BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

ISSN 1765-0828

+25 Profils couleurs

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°44

LE RAVITAILLEMENT DE L'ARMÉE ROUGE

DU SINAÏ AU GOLAN
La Guerre du Kippour

BLINDORAMA
La Suède

CHRONIQUES AFRICAINES
Préparer "Crusader"

DOSSIER

TIGER « LA BÊTE DE GUERRE »

LES FAIBLESSES DU TIGER
LA *SS-PANZER-ABTEILUNG* 502 **AU COMBAT**
LES TIGER **DE LA** ***PANZER-LEHR***

M 01699 - 44 - F: 6,90 € - RD

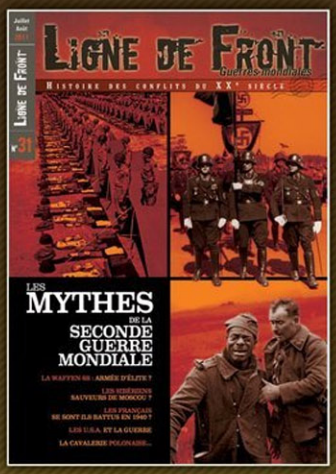
Batailles & Blindés n°44
Août / Septembre 2011

Belgique, Italie, Portugal Cont., Lux., Espagne : 7,90 €
Suisse : 13 CHF - Autriche : 8,20 € - Canada : 14$C

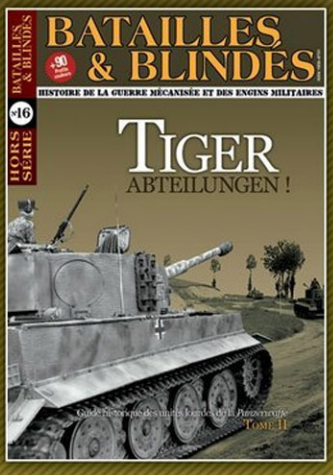
Découvrez toutes les publications de Caraktère
et commandez-les directement sur notre site internet

www.caraktere.com

NOS MAGAZINES ACTUELLEMENT EN KIOSQUE



NOS RÉCENTS HORS-SÉRIES



Renseignements : Caraktère - 3120, route d'Avignon - 13090 Aix-en-Provence - France - Tél : +33 (0)4 42 21 06 76
www.caraktere.com

EDITO

À l'heure où vous lirez cet éditorial, le second tome de notre étude sur les *Tiger-Abteilungen* (*Batailles & Blindés* hors-série n° 16) sera déjà en kiosque depuis quelques jours. Deux volumes totalisant plus de 240 pages auront donc été nécessaires pour passer en revue la totalité des bataillons de chars lourds de la *Panzerwaffe*, ainsi que leurs « unités sœurs », notamment celles équipées d'Elefant puis de Jagdtiger. Pour la première fois en français, le lecteur aura donc à sa disposition une documentation précise et abondamment illustrée.

Mais qui peut le minimum peut aussi le maximum : c'est la raison pour laquelle j'ai programmé un dossier consacré à sa « majesté » Tiger au sommaire de ce numéro. Mon idée est de vous apporter un complément d'informations, aussi bien sur la machine en elle-même, que sur son emploi au combat. La dissection du fauve a été confiée à Hugues Wenkin, qui a majoritairement travaillé sur des rapports allemands mais aussi britanniques datant de la guerre et trouvés en Grande-Bretagne. Sur le plan opérationnel, j'ai choisi de développer l'historique de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102*, en proposant un texte considérablement plus long que celui publié dans le hors-série ; plus de place permet d'offrir plus de détails… Enfin, je n'ai pas résisté à l'idée de vous présenter quelques machines « hybrides » alliant des châssis « tardifs » et des tourelles de début de production : ces *Panzer*, ce sont ceux de la *Lehr-Division* engagée dans ses derniers combats, en Allemagne, au printemps 1945.

Outre vos rubriques habituelles, dont un « Blindorama » consacré aux forces mécanisées suédoises, notre programme englobe aussi une étude sur la guerre du Kippour et, surtout, un travail inédit sur les problématiques de ravitaillement en carburant des Soviétiques au début de la Grande Guerre Patriotique. Je dois admettre que j'ai eu le coup de cœur pour cet article de mon « vieux complice » Nicolas Legrand (un Ancien de l'opération « Daguet »), car son texte est richement documenté et fort original ! Je vous recommande chaudement (c'est de saison…) le passage sur l'approvisionnement en essence de Leningrad ; j'y ai appris beaucoup !

Il me reste à vous souhaiter une bonne lecture, et surtout d'agréables vacances. À très bientôt.

Yannis Kadari

4 **Le Blindorama** — **La Suède 1935-1945**

Pays scandinave à la tradition militaire bien ancrée, la Suède adopte au XXe siècle une position de stricte neutralité. Ceci ne l'empêche pas de regarder avec attention ce qui se passe ailleurs et de tirer les enseignements des conflits qui se déroulent sans elle en Europe. Ainsi le royaume se prend-t-il d'intérêt pour le char au lendemain de 1914-18, alors que les surprenantes productions de l'industrie militaire nationale durant la Seconde Guerre mondiale intègrent des innnovations parmi les plus modernes qui soient...

8 **1941-42 Front de l'Est** — **De l'or noir pour les « Rouges »**
Le ravitaillement en carburant de l'Armée soviétique

Au début des années 1930, la motorisation croissante des forces soviétiques impose une centralisation de la chaîne logistique. L'Armée rouge ne peut plus s'appuyer sur un ravitaillement aléatoire. Sous l'impulsion du Comité révolutionnaire militaire, une section du carburant est créée le 11 janvier 1933. Cadenassée par le pouvoir central moscovite, elle va toutefois peiner à se développer, ce qui posera de gigantesques problèmes en juin 1941, lors de l'invasion de l'URSS par les troupes de l'Axe...

16 **1973 Moyen-Orient** — **Du Sinaï au Golan**
La Guerre du Kippour

Depuis sa naissance en 1948, l'État d'Israël a connu cinq grandes confrontations armées contre ses voisins arabes : la Guerre d'indépendance de 1948-49, la Guerre du Sinaï de 1956, celle des Six Jours de 1967, celle du Liban en 1982, et la plus récente, celle de 2006 contre le Hezbollah au Liban. Mais la guerre de 1973 – du Kippour pour Jérusalem ou du Ramadan pour les Arabes – demeure emblématique, car c'est la seule qu'Israël a subie !

28 **DOSSIER TIGER « LA BÊTE DE GUERRE »**

30 **UN FAUVE AUX GRIFFES LIMÉES**
Les faiblesses du Tiger

44 **LES « POMPIERS » DU FRONT**
La *Schwere SS-Panzer-Abteilung 502* au combat

66 **LES « DERNIERS FAUVES »**
L'odyssée des Tiger de la *Panzer-Lehr-Division*

72 **Chroniques Africaines** — **Août-Septembre 1941**

80 **Fiche de lecture** — **De la guerre en Amérique**, par Thomas Rabino

Bataille & Blindés n°44
Août - Septembre 2011
ISSN : 1765-0828

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3 120, route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
SARL au capital de 20 000 euros
RCS de Marseille 450 657 168

www.caraktere.com

Rédaction : 09 66 02 34 75
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com

Commission paritaire : 0410 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication
et rédacteur en chef : Y. Kadari
Secrétaire de rédaction : Y. Mahé
Correctrice : B. Watellier
Relations clients : F. Sintive

Direction Artistique : A. Gola
Infographie :
A. Giancaterina - M. Mioduszewska – B. Drenec

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Imprimerie Riccobono - Le Muy (83)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

1935 - 1945
Suède

Impressionnée par l'apparition tonitruante du « tank » durant la Première Guerre mondiale, la Suède envoie à l'été 1920 une délégation d'officiers en Allemagne, où ils achètent en toute discrétion dix chars légers LK-II sortis d'usine à la toute fin du conflit, des engins acheminés par bateau en pièces détachées dans des caisses estampillées « machines agricoles ».

Par **Yann Mahé**

COOPÉRATION GERMANO-SUÉDOISE

Assemblés dans le royaume, ces chars, rebaptisés Stridsvagn fm/22, restent en service un certain temps : cinq seront modernisés entre 1930 et 1934 (notamment par le remplacement du moteur d'origine par un Scania-Vabis 1554 de construction nationale et le montage d'une mitrailleuse m/14-29 en lieu et place de la MG-08) pour devenir les Stridsvagn fm/21-29, les cinq autres étant retirés pour servir de réserve de pièces détachées aux précédents. Pour l'anecdote, en 1929, l'un des Stridsvagn fm/22 est conduit par un officier allemand visionnaire en visite de courtoisie dans le royaume scandinave, un certain Heinz Guderian.

À l'automne 1923, davantage à des fins d'études que dans le but d'étoffer ce parc embryonnaire, Stockholm acquiert un Renault FT auprès de la France, mais ses performances sont jugées si médiocres par l'Armée royale qu'il finira comme cible d'entraînement pour les artilleurs ! Cinq ans plus tard toutefois, le pays s'adresse de nouveau à la firme au losange et achète un Renault NC 27 désigné Stridsvagn fm/28. Les essais sont tout aussi désastreux et aucune commande n'est passée. L'engin rejoint alors les Stridsvagn fm/22 au sein du bataillon blindé du régiment d'infanterie « Göta livgarde » de Stockholm.

En 1925, l'Allemagne, à laquelle les clauses du traité de Versailles interdisent le développement du moindre véhicule blindé mais désireuse de préserver discrètement son savoir-faire dans ce domaine, acquiert 61 % des parts de la firme suédoise Landsverk : quatre ans plus tard, l'ingénieur allemand Otto Merker est mandaté pour y diriger une branche chargée de concevoir des blindés. Premier né de cette immixtion germanique, le Landsverk L-30, un char triplace monotourelle armé d'un canon Bofors de 37 mm et ayant la particularité d'être hybride car disposant d'un double train de roulement roues-chenilles. Élaboré en 1929, le prototype est testé dans le plus grand secret à Kazan, en URSS (afin de ne pas attirer l'attention sur la participation très active des Allemands au programme blindé suédois), et donne quasi-simultanément naissance au Landsverk L-10, une version plus légère – 11,5 tonnes – car munie uniquement du train chenillé. Armé d'un canon de 37 mm et deux mitrailleuses de 6,5 mm, il est capable d'une vitesse, remarquable pour l'époque, de 40 km/h. Séduite, l'Armée suédoise commande un L-30, désigné Stridsvagn fm/31, et trois L-10 rebaptisés Stridsvagn m/31, qui sont tous affectés au régiment « Göta livgarde ». Avec le temps, le premier ne convainc finalement pas, en raison de son fonctionnement trop complexe, au contraire des seconds qui, livrés en 1935, vont connaître des successeurs prolifiques.

SUCCÈS À L'EXPORTATION

En effet, en 1936, le gouvernement royal préconise la restructuration de l'armée de Terre en deux corps d'armée, chacun devant pouvoir compter sur l'appui d'un bataillon de chars. Dans l'état actuel des choses, la mise sur pied d'un second bataillon est donc nécessaire, ce qui incite le Parlement à débloquer un budget de 4,5 millions de couronnes pour permettre l'acquisition d'un nouveau char. La firme nationale et l'anglaise Vickers sont mises en compétition, mais la seconde est rapidement écartée au profit de la société tchécoslovaque ČKD, des rapports émanant du voisin finlandais pointant sévèrement du doigt les faiblesses du Vickers 6-ton. Heureux retournement de situation pour la firme praguoise, puisqu'elle remporte en juillet 1937 un marché pour l'attribution de 48 tankettes AV-IV, vantées pour leur excellente suspension : deux sont de construction tchécoslovaque, les 46 autres devant être produites sous licence en Suède par la société Jungner d'Oskarshamn, qui apportera quelques modifications locales aux engins (moteur et chenilles Volvo, plaques de blindage rivetées fondues par l'entreprise Avesta, mitrailleuses m/36 de 8 mm). Dénommées Stridsvagn m/37 dans la nomenclature suédoise, ces tankettes de 4,5 tonnes sont livrées en 1938-39 et sont principalement dévolues à des missions de reconnaissance et d'appui de l'infanterie. Parallèlement, en septembre 1937, le gouvernement a passé commande de 16 Landsverk L-60, certainement l'une des plus belles réussites de l'industrie militaire suédoise de cette première moitié du XX^{e} siècle. Il est vrai que la firme nationale a beaucoup appris avec le L-10 et s'apprête avec son nouveau modèle à remporter un réel succès d'estime. Char triplace monotourelle mû par un Büssing-Nag V8 capable de le propulser à près de 40 km/h, le Landsverk L-60, ou Stridsvagn m/38, est armé d'un canon Bofors m/38 de 37 mm et d'une mitrailleuse coaxiale m/36 de 8 mm. Trapu, véloce, l'engin est loin de constituer une cible facile, d'autant que sa remarquable suspension et son train de roulement à grandes roues lui octroient des performances tout-terrain hors normes. Son succès dépasse bientôt les frontières du royaume scandinave, au point que l'Irlande (2 engins), l'Autriche (1 char) et la Hongrie passent commande ; cette dernière le produira sous licence sous le nom de M38 Toldi à plus de 200 exemplaires ! En Suède, les 16 Stridsvagn m/38 sont livrés à l'Armée royale en 1938-39.

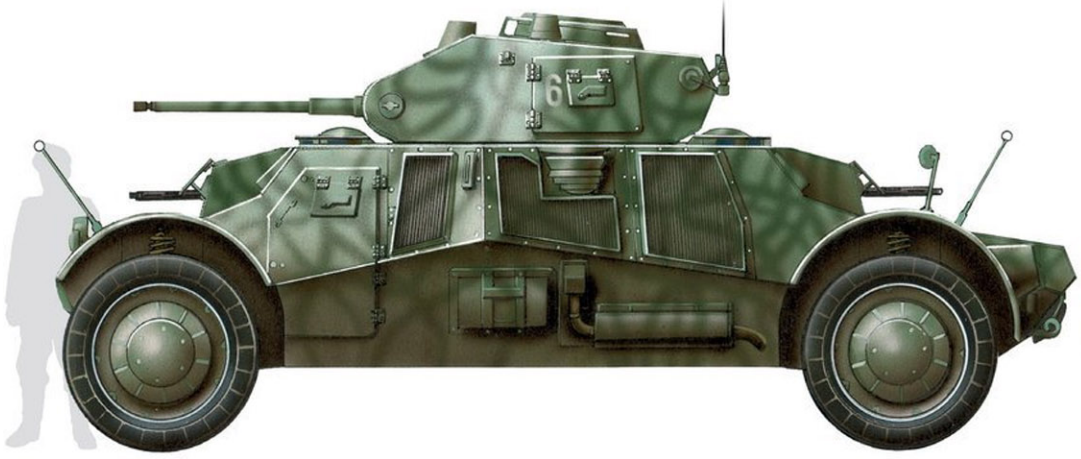
Ainsi, le bataillon blindé du régiment d'infanterie « Göta livgarde » est-il enfin opérationnel, avec ses quatre compagnies (chacune à trois pelotons de trois m/37, un peloton de trois m/38 et un m/38 de commandement).

Stridsvagn m/37
10e régiment d'infanterie
(*I10 Infanteriregimente*)
Armée royale suédoise
Södermanland, Suède, septembre 1939

- **Puissance :** 85 cv
- **Vitesse max. :** 60 km/h
- **Poids :** 4,5 t
- **Blindage :** 6 à 15 mm
- **Armement :** 2 mitrailleuses m/36 de 8 mm

Pansarbil m/43 (Landsverk L-180)
4e régiment de dragons
(*K4 Norrland Dragonregimente*)
Armée royale suédoise
Umea, Suède, décembre 1942

- **Puissance :** 180 cv
- **Vitesse max. :** 65 km/h
- **Autonomie :** 288 km
- **Blindage :** 5 à 15 mm
- **Armement :** 1 canon Bofors m/40 de 20 mm, 2 mitrailleuses m/39 de 8 mm



Pansarbil m/39 Lynx
3e régiment de hussards de la Garde
(*K3 Livregimentets husarer*)
Armée royale suédoise
Skovde, Suède, janvier 1944

- **Puissance :** 140 cv
- **Vitesse max. :** 73 km/h
- **Poids :** 7,8 t
- **Blindage :** max. 18 mm
- **Armement :** 1 canon Bofors m/40 de 20 mm, 3 mitrailleuses m/39 de 8 mm

Stridsvagn m/41
3e régiment de chars (*P3 Södermansland Pansarregimente*), 10e brigade blindée
Armée royale suédoise
Strängnäs, Suède, août 1943

- **Puissance :** 160 cv
- **Vitesse max. :** 42 km/h
- **Poids :** 11 t
- **Blindage :** 8 à 50 mm
- **Armement :** 1 canon Bofors de 37 mm, 2 mitrailleuses m/39 de 8 mm

Copyright © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2011

Copyright © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2011

Stridsvagn m/42
1er régiment de chars de la Garde
(*P1 Gota Pansarlivgarde*)
Armée royale suédoise
Enkoping, Suède, mai 1943

- **Équipage :** 4 hommes
- **Puissance :** 410 ou 320 cv
- **Vitesse max. :** 42 km/h
- **Blindage :** 9 à 55 mm
- **Armement :** 1 canon Bofors m/41 de 75 mm, 4 mitrailleuses m/39 de 8 mm

Quant au second, celui devant être attribué au régiment d'infanterie « Södermanlands », l'embrasement de l'Europe en septembre 1939 rend sa constitution nécessaire dans les plus brefs délais. Et pour cause : ce parc blindé est bien insuffisant pour préserver la neutralité du royaume scandinave ! Hormis cette soixantaine de tankettes et chars légers, les Suédois n'alignent que des automitrailleuses affectées, elles, aux régiments de cavalerie. En effet, de nombreux progrès ont été accomplis depuis les trois autoblindées quasi-artisanales Pansarbil m/26 construites par l'atelier Tidaholm au milieu des années 1920 ou la monstrueuse Landsverk L-170 (Pansarbil fm/29) de 8 tonnes sortie en 1929. Le premier véhicule de combat à roues véritablement moderne de l'Armée suédoise est le Pansarbil m/31, un camion blindé sur châssis de Chevrolet 2-ton, puis Volvo, développé par la société Bofors à partir de juin 1931. Il est produit à 30 exemplaires à la demande de la Cavalerie. Livrés entre 1931 et 1934 aux 1er, 2e, 3e et 4e régiments de cavalerie, ces engins de 4,2 tonnes sont armés d'une mitrailleuse m/14-29 de caisse positionnée à côté du conducteur, la plateforme arrière étant munie d'un canon de marine m/98B de 37 mm sous bouclier ou un jumelage de mitrailleuses m/36. Les 19 Pansarbil m/31 encore opérationnels en 1940 seront réarmés deux ans plus tard d'un canon automatique Bofors m/40B de 20 mm et d'une mitrailleuse coaxiale m/14-29 de 8 mm. Landsverk, quant à elle, met au point la famille des L-180 et L-181, qui va aussi connaître un grand succès à l'exportation. Pesant 7,4 tonnes, cette automitrailleuse 6x4 lourde – construite sur châssis Daimler-Benz pour la L-181, sur châssis Büssing-Nag pour la L-180 – n'a pas un blindage très épais (9 mm tout au plus), mais a l'avantage de disposer d'une puissance de feu appréciable avec son canon à tir rapide Oerlikon de 20 mm et ses deux mitrailleuses : les deux versions confondues, la Finlande, le Danemark, les Pays-Bas, l'Irlande, la Lituanie et l'Estonie achèteront plusieurs dizaines de véhicules.

Des travaux portant sur un engin plus moderne encore voient le jour en 1937, Landsverk ayant accepté de plancher sur une automitrailleuse à la demande de l'Armée danoise, blindé dont le gouvernement suédois a lui aussi promis de se porter acquéreur à hauteur de 30 engins. La Lynx, une automitrailleuse 4x4 à l'allure résolument contemporaine avec sa tourelle biplace armée d'un canon danois Madsen de 20 mm et d'une mitrailleuse coaxiale est propulsée par un Scania-Vabis de 140 cv lui permettant d'atteindre 73 km/h ! Haute sur roues, ce qui protège ses six hommes d'équipage des effets des mines, bien protégée (13 mm de blindage frontal), elle possède deux autres mitrailleuses en caisse. La Lynx est livrée à trois exemplaires au Danemark en avril 1938, les 15 autres étant réquisitionnées par Stockholm en août 1940, suite à l'occupation du pays par la *Wehrmacht*. Versées dans les régiments de cavalerie de l'Armée royale, elles adoptent le nom de Pansarbil m/39 et voient leur canon Madsen d'origine remplacé par des Bofors m/40 de 20 mm, les 30 autres Lynx construites à la demande de l'Armée prenant celui de Pansarbil m/40 [1].

PRÉSERVER LA NEUTRALITÉ DU ROYAUME

L'éclatement de la Seconde Guerre mondiale incite en effet la Suède à réquisitionner pour sa propre armée les véhicules destinés au marché étranger non encore livrés (c'est le cas encore de 5 L-180 irlandaises qui, rééquipées d'une tourelle de Lynx, prennent le nom de Pansarbil m/43), mais aussi à accélérer la mise sur pied du second bataillon blindé. Pour se faire, le 19 décembre 1939, Stockholm commande 20 nouveaux L-60, mais dans une version améliorée nommée Stridsvagn m/39 qui se distingue de la précédente par un masque de canon comportant désormais une seconde mitrailleuse coaxiale m/36. Cette pièce antichar connaît quelques retards de livraison, le char entrant en service au printemps 1941, au lieu d'octobre 1940 comme cela était prévu initialement.

Attentive aux évènements européens, constatant que le calibre des tubes embarqués à bord des blindés des belligérants ne cesse d'augmenter, l'Armée suédoise s'efforce par la suite d'acquérir des chars disposant de cuirasses plus épaisses. Deux solutions sont trouvées. Tout d'abord, elle se tourne une nouvelle fois vers la firme ČKD, désormais placée sous le contrôle du *III. Reich*, et achète en mars 1940 pas moins de 90 chars TNH-Sv qui sont finalement réquisitionnés par la *Wehrmacht* en prévision de l'invasion de l'URSS. En guise de dédommagement, Berlin accorde à la Suède l'envoi d'un modèle et la production sous licence de l'engin en juin 1941. C'est la société Scania-Vabis qui hérite de la licence, l'Armée royale lui commandant 116 chars TNH à l'automne ; baptisés Stridsvagn m/41, tous seront construits entre décembre 1942 et août 1943. L'autre solution est trouvée en mai 1941, des plaques de blindage additionnelles de 35 mm étant distribuées aux unités dotées de Stridsvagn m/39 : fixables sur la structure de ces derniers en cas de conflit, elles font néanmoins passer le poids du char de 8,7 à 8,95 tonnes.

Entretemps, Landsverk a reçu commande de 100 L-60 supplémentaires en novembre 1940. Encore une fois, il s'agit d'une version améliorée, le Stridsvagn m/40L, qui intègre une transmission automatique (une Atlas-Diesel initialement prévue pour des bus !), ce qui en fait

1 À noter le don par la Finlande de trois « prises » de la guerre d'Hiver, des autoblindées soviétiques BA-10 rebaptisées Pansarbil m/31F et modifiées par le retrait de l'armement de tourelle, le remplacement de la mitrailleuse de caisse DT par une m/39 de 8 mm, et le montage en tourelle d'un périscope de char TNH.

le premier char du monde produit en série à être équipé de la sorte ! Prévu lui aussi pour recevoir les plaques d'acier amovibles de 35 mm, le Stridsvagn m/40L entre en service tardivement (le dernier est livré en décembre 1942) en raison de problèmes d'approvisionnement des transmissions et canons. Par ailleurs, à la mi-1941, l'Armée suédoise sollicite Landsverk pour la mise au point d'un char « lourd » de 20 tonnes armé d'un canon de 75 mm, la firme travaillant justement à une version élargie du L-30, le Lago, qu'elle espère vendre à la Hongrie : 100 exemplaires sont commandés en novembre 1941, 60 supplémentaires étant attribués à Volvo en janvier 1942 ; en juin de l'année suivante, 80 autres seront commandés à Landsverk et 42 à Volvo. Quadriplace de 22,5 tonnes embarquant un canon Bofors m/41 de 75 mm aux qualités balistiques plus qu'honorables et deux mitrailleuses coaxiales m/39 (plus une autre de caisse), le Stridsvagn m/42, ex-Lago, est bien protégé (blindage frontal de 55 mm) et bénéficie d'une excellente mobilité garantie entre autres par sa suspension reprenant des composants du L-60 et son moteur Volvo A8B de 410 cv (version E) ou son couplage de Scania-Vabis L603 de 160 cv (version T, les versions H et M distinguant respectivement les engins équipés d'une transmission hydraulique ou électromagnétique. Les premiers des 282 chars Stridsvagn m/42 sortent d'usine en avril 1943, le dernier en janvier 1945.

Le 1er octobre 1942, l'armée scandinave décide de créer une Arme blindée indépendante, la *Pansartrupperna*, et la constitution pour l'année suivante de quatre régiments blindés (« Göta livgarde », « Skånska », « Södermanlands » et « Skaraborgs » *Pansarregemente*) devant servir, en cas de mobilisation, à mettre sur pied trois brigades blindées. La mise en service du Stridsvagn m/42 promet donc d'être insuffisante pour équiper ces unités, ce qui justifie la mise en chantier par la Kalrstad Mekaniska Verkstad de 84 Stridsvagn m/40, désignés Stridsvagn m/40K (blindage porté à 50 mm, suspension renforcée, moteur de 160 ch) dont le dernier est livré en septembre 1944. De son côté, Scania-Vabis est chargée en juin 1942 de produire 122 nouveaux Stridsvagn m/41, différenciés de la première série par leur nom de Stridsvagn m/41 SII : il est vrai que leur blindage est plus épais et le moteur changé pour un Scania L603. Les premiers Stridsvagn m/41 SII sont livrés en octobre 1943, des ordres bouleversant soudainement la construction des 18 derniers engins. En effet, en février 1943, Scania, ayant dûment observé les performances des *StuGe* allemands, a tenté avec succès la réalisé d'un canon d'assaut sur base de Stridsvagn m/41 SII, raison pour laquelle il est décidé de transformer les 18 châssis encore en usine par l'adjonction d'une casemate abritant un obusier Bofors L/27 m/44 de 105 mm. Ainsi naît le Stormartillerivagn m/43, un automoteur quadriplace qui, handicapé par son blindage trop fin et l'absence de mitrailleuse, a davantage vocation à servir à l'appui-feu indirect. Construit à 36 exemplaires, les premiers sont livrés au 9e régiment d'artillerie de Kristinehamn en août 1944. Ce parc blindé très hétéroclite est complété par deux autres véhicules atypiques : le SKP m/42, un transport de troupes 4x4 pour l'infanterie motorisée des trois brigades blindées produit à partir de 1943 à 282 exemplaires par l'entreprise Bröderna Hedlund, et le Luftvärnskanonvagn L-62, un char antiaérien sur châssis de L-60 allongé armé en tourelle de l'excellent canon de DCA Bofors de 40 mm, qui est exporté en Finlande et en Hongrie. ■

Stormartillerivagn m/43

9e régiment d'artillerie
(*A9 Bergslagens Artilleriregimente*)
Armée royale suédoise
Kristinehamn, Suède, septembre 1944

Puissance : 140 cv
Vitesse max. : 43 km/h
Poids : 12,4 t
Blindage : 10 à 30 mm
Armement : 1 obusier Bofors L/27 m/44 de 105 mm

SKP m/42

7e régiment d'infanterie motorisée
(*I7 Sodra Skanska Infanteriregimente*)
Armée royale suédoise
Ystad, Suède, septembre 1944

Équipage : 2 + 16 passagers
Puissance : 150 cv
Vitesse max. : 50 km/h
Blindage : 15 mm
Armement : 1 mitrailleuse m/14-29 de 8 mm

Copyright © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2011

DE L'OR NOIR POUR LES « ROUGES »

LE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT DE L'ARMÉE SOVIÉTIQUE

Le problème du soutien en carburant de l'Armée soviétique remonte aux premiers jours de la révolution d'octobre 1917 ; dès cette époque, les Bolcheviques utilisent des automobiles, des motocyclettes, mais aussi des camions, des automitrailleuses ainsi que des chars capturés sur les « Blancs » ou leurs alliés. Pour les partisans de Lénine, la nécessité de disposer d'un système de ravitaillement fiable s'impose alors. Mais dans ce domaine aussi, tout est à faire…

Par **Nicolas Legrand**

Dans un premier temps, la tâche de centraliser l'approvisionnement et la distribution du carburant incombe à la section automobile du Comité révolutionnaire militaire de Petrograd[1]. Mais cette organisation, bien que répondant aux attentes des autorités militaires pour ce qui concerne les véhicules terrestres, ne donne pas satisfaction pour le ravitaillement en essence de l'aviation. Ce carburant n'étant pas courant, en avril 1919, il est décidé de mettre sur pied un service qui lui soit spécifiquement dédié. Les choses se mettent en place progressivement, malgré les lourdeurs de la nouvelle administration bolchevique, qui provoquent de nombreux ratés.

SOUS L'ŒIL DE MOSCOU

Au début des années 1930, la motorisation des forces soviétiques impose une centralisation de la chaîne logistique. La grande Armée rouge ne peut plus – en théorie – s'appuyer sur un ravitaillement aléatoire. Sous l'impulsion du Comité révolutionnaire militaire, une section du carburant est créée le 11 janvier 1933. Dès mars de la même année, cette entité devient la direction du carburant et de l'approvisionnement en lubrifiants ; le colonel Nikolaï Movchin est nommé à sa tête, et l'Armée rouge possède alors plus de 20 millions de tonnes de carburant stockées dans divers dépôts.

Précurseur dans son domaine, Movchin démontre non sans peine la nécessité de réformer la chaîne logistique pour l'adapter aux nouvelles doctrines d'emploi des unités mécanisées. Au terme de quatre années de commandement, l'homme est finalement arrêté par des agents du NKVD[2] ; il meurt en 1938, dans des conditions qui ne seront jamais réellement élucidées… Certainement trop novateur et par là même suspect aux yeux du pouvoir central, Movchin fera partie des précieux cadres logisticiens qui feront défaut en juin 1941.

En attendant, comme en octobre 1917, tout reste à faire, ou plutôt à refaire. Les infrastructures pétrolières et les matériels sont inadéquats. Les personnels spécialisés ne sont pas assez nombreux et manquent cruellement d'expérience. C'est ainsi qu'en 1938, l'Armée rouge ne dispose que de 25 techniciens confirmés… alors qu'il lui en faudrait environ 2 500 ! Quant aux purges staliniennes, elles n'auront rien arrangé à l'affaire.

1 Il s'agit de la ville de Saint-Pétersbourg, qui deviendra Petrograd en 1914, puis Leningrad en 1924.

2 NKVD : Commissariat du Peuple à la Sécurité d'État.

3 À noter que lors du partage de la Pologne entre l'Allemagne nazie et la Russie communiste, seuls 30 % des stocks d'essence polonais étaient tombés entre les mains allemandes, le reste ayant été capturé par les Soviétiques.

▼ Cet avitailleur BZ 38 d'une capacité de 1 350 litres d'un *BAO* (*Batalon Aerodromno Obsluzhivaniya*, bataillon de soutien de l'Armée de l'air) fabriqué sur la base d'un camion GAZ AAA ne rejoindra jamais son unité… En effet, l'échelon roulant dans lequel il était inséré vient d'être définitivement stoppé par l'ennemi à l'entrée d'un village !

Sauf mention contraire, toutes photos collection de l'auteur.

De 1938 à 1941, le général Pyotr Kotov a le triste privilège de succéder à Movchin. Sans réelle autonomie d'action et faisant preuve d'une grande prudence à l'égard des camarades moscovites, ce dernier ne fera guère évoluer son département. De ce fait, en 1940, le Haut commandement soviétique, et plus particulièrement le général Andrei Khrulev, responsable du soutien logistique de l'Armée rouge depuis octobre 1939, cherche à mettre en place un système sûr afin de pouvoir fournir en permanence le carburant nécessaire au ravitaillement des unités blindées et mécanisées. Il est vrai que jusqu'à cette période, le soutien logistique n'a pas été à la hauteur des espoirs des dignitaires du parti ; il a ainsi été démontré, lors de grandes manœuvres, l'incapacité à soutenir des offensives, principalement pour des raisons de délais d'approvisionnement et d'une trop grande élongation des points de stockage. Fort de cette constatation, et sous l'impulsion du Comité central du Parti communiste, tout comme de celle du Soviet des Commissaires du peuple, il est décidé de remédier à cette lacune avant qu'elle ne devienne dramatique…

Parallèlement à tout ceci et conformément à l'accord germano-soviétique signé le 23 août 1939[3], l'Allemagne reçoit annuellement 900 000 tonnes de pétrole, dont 100 000 tonnes d'essence pour avion ; une hémorragie qui affaiblit encore un peu plus les capacités russes, et accroît celles des futurs envahisseurs.

▲ À peine capturé, le précieux liquide est transféré de cette citerne soviétique aux jerricans allemands. Une telle aubaine est vite exploitée par les envahisseurs ! Notez l'immatriculation sur le « cul » de la citerne.

L'ÉPREUVE DU FEU

Avant le déclenchement de l'opération « Barbarossa », les Soviétiques comptent deux expériences opérationnelles en matière de ravitaillement. La première a lieu lors de la guerre russo-japonaise, notamment à l'occasion des combats contre l'Armée impériale japonaise, en juillet-août 1938, dans le secteur du lac Khassan ainsi que sur la rivière Khalkin Gol. L'effort est notable et bien réel, puisque environ 4 200 camions vont faire la noria entre la zone d'acheminement par rail et le front situé à 750 km de là. Au final, l'opération sera un succès et les *Frontoviki* seront victorieux. La seconde va être bien plus rude pour l'Armée rouge, même si l'invasion de la Finlande mettra en exergue les progrès accomplis depuis 1933. Malgré quelques dysfonctionnements, globalement, la logistique suivra là aussi. En revanche, les troupes de Staline se « casseront les dents » sur la petite nation scandinave et devront s'y reprendre à plusieurs reprises pour emporter la décision…

Il faut attendre 1941 pour que le ravitaillement soit considéré comme essentiel par Moscou, au point que chaque réunion préparatoire à une manœuvre comporte un volet analytique traitant du soutien en carburant. La légèreté du commandement dans ce domaine ne souffre plus d'approximations, et toute incapacité à ravitailler les unités fait l'objet d'un « suivi personnalisé » des responsables impliqués, pour ne pas dire des « coupables »… On imagine sans mal les conséquences sur la carrière de ces officiers, voire sur leur vie !

Afin d'acheminer le plus rapidement possible le carburant vers les unités engagées, l'utilisation de ponts aériens est expérimentée. Malheureusement, celle-ci s'avère peu concluante, car nécessitant des moyens conséquents, notamment en ce qui concerne la flotte d'avions de transport. Devant l'impuissance à généraliser cette pratique, le procédé du pont aérien restera très marginal.

Les immenses territoires soviétiques étant très peu pourvus de routes dignes de ce nom, il convient d'acheminer le carburant en n'importe quel point, sans pour autant monopoliser une gigantesque flotte de camions ; eux-mêmes étant consommateurs d'essence… La solution à ce véritable casse-tête semble toute trouvée avec la mise en place de pipelines ou d'oléoducs. Pour le Haut commandement russe, ce système présente un avantage, et non des moindres : il permet non seulement de réduire l'emploi massif de camions, mais aussi de disposer d'un « cordon ombilical » partant de la zone de l'arrière du front jusqu'à la zone des trains de combat des unités. De plus, le pipeline peut s'allonger au fur et à mesure de la progression des troupes ; avec ce type de dispositif, les chaînes de ravitaillement dépassent parfois les 200 km, tout en économisant des moyens techniques et humains.

▼ La dérisoire défense offerte par ce T-26 n'aura été d'aucun secours pour cette colonne. Si la citerne de 5 000 litres de ce ZIS-5 est pleine, le carburant transporté ne va pas tarder à changer de propriétaire…

LA GRANDE GUERRE PATRIOTIQUE

À l'orée de l'été 1941, l'Union soviétique dispose de 166 divisions et 9 brigades indépendantes stationnées sur ses frontières occidentales ; environ 15 000 chars font face aux Allemands. Il convient cependant de ne pas s'arrêter à ce chiffre, aussi impressionnant soit-il, car, en réalité, la disponibilité du parc blindé est relativement faible. Du fait de problèmes de maintenance nés d'un déficit endémique de pièces détachées et de mécaniciens, moins d'un tiers de ces matériels sont disponibles. En outre, la très grande majorité de ces blindés sont de vieux modèles, pour la plupart obsolètes face aux *Panzer III* et *IV*.

Mais si les quelque 5 000 chars disponibles sur les 15 000 présents à l'Ouest ne représentent pas un danger majeur pour l'Armée allemande, de mauvaises surprises attendent toutefois cette dernière : noyés dans la masse des BT et autres T-26, plus de 500 chars lourds KV-1 et KV-2 vont semer la terreur parmi les assaillants ; autre surprise au goût amer, les 960 T-34 gardés en réserve par les Soviétiques.

Le 22 juin 1941, l'opération « Barbarossa » est déclenchée. La déferlante des troupes de l'Axe bouscule l'Armée rouge. Rapidement, et sous les coups de la *Heer* appuyée par la *Luftwaffe*, la désorganisation prend de l'ampleur. La logistique, cible de choix, n'échappe pas à la pagaille ambiante. Dès juillet, une grande partie des stocks de carburant disposés sur la ligne de front a été réduite en fumée par les Stukas ou sabotée par des commandos allemands. Pour ne rien arranger, la retraite de l'Armée rouge provoque des dysfonctionnements dramatiques. Des secteurs en passe de tomber ou déjà aux mains de l'ennemi sont encore approvisionnés en essence, tandis que d'autres s'accrochant « sans esprit de recul » en manquent cruellement… Pas moins de 8 500 wagons-citernes sont détruits et les « vipères fascistes » s'emparent de milliers d'autres. Des centaines de camions ZIS et GAZ sont également capturés ou réduits à l'état d'épaves. Le désarroi est omniprésent, et seuls quelques chauffeurs parviennent encore à livrer leur faible chargement, soit 3 000 litres par camion – quand les citernes sont complètement remplies…

▲ Ces deux épaves calcinées semblent être un ZIS-6 et un ZIS-5. Certainement victimes de la *Luftwaffe*, celles-ci n'offriront aucune compensation aux unités de la *Heer* engagées dans le secteur, si ce n'est de manquer cruellement à « Ivan ».

Dans certains secteurs, la situation est catastrophique. C'est par exemple le cas de la 28e division blindée qui, le 23 juin, rend compte au 11e corps d'armée de l'impossibilité de contre-attaquer faute de carburant. De son côté, début juillet, la 8e armée soviétique signale qu'elle n'a plus d'unités de soutien logistique. Des situations analogues se produisent sur les autres fronts. Au centre de l'attaque allemande, le carburant manque rapidement à deux corps mécanisés et aux composantes motorisées de 49 divisions d'infanterie. Les 6e et 11e corps mécanisés sont quant à eux dans l'incapacité de lancer une contre-offensive visant à briser l'encerclement de la grande ville de Bialystok, le 24 juin.

En pleine tourmente, il est urgemment décidé d'accroître les effectifs du service d'approvisionnement en carburant de l'ordre de 70 %. Parallèlement, une réorganisation de toute la logistique pétrolière est également programmée. Il est vrai que la situation est gravissime : en date du 12 juillet 1941, soit en 20 jours de combat, 52 % de toute la logistique soviétique a été détruite ou capturée ! Cette situation contraint les généraux à ponctionner les éléments évoluant sur leurs arrières, ce qui ne fait qu'accroître encore un peu plus la désorganisation ambiante. Pour « se donner de l'oxygène » et concentrer leurs moyens dans les zones les plus exposées, les Soviétiques décident de suspendre les approvisionnements en essence des fronts de l'Ouest et du Nord-Ouest, du 15 juillet au 1er août.

BZ-43
(camion citerne aviation sur chassis ZiS-5V)

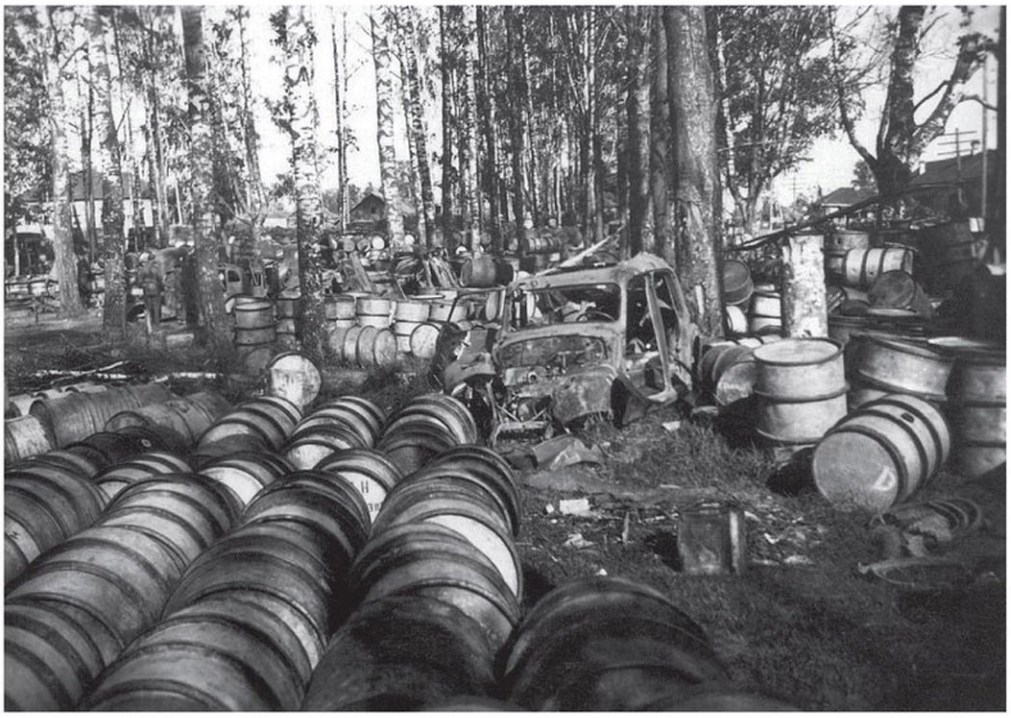
Copyright © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2011

Ce rationnement imposé, faute d'aider l'Armée rouge, a au moins le mérite de nuire à la *Heer* ; en effet, à l'instar de sa campagne victorieuse à l'Ouest au printemps 1940, Berlin compte bien réitérer sa tactique, à savoir puiser le carburant nécessaire à la poursuite des combats dans les stocks capturés sur l'ennemi. Ainsi, Franz Halder[4] mentionne dans son rapport du 19 juillet 1941 qu'il y a une très importante consommation de carburant, mais que les stocks saisis sont considérables. L'optimisme d'Halder, qui prévalait jusqu'alors, n'est plus ; le 7 août et l'homme écrit que : « *la situation actuelle en carburant ne nous permettra pas de mener une opération de grande envergure*. » La manne pétrolière soviétique se tarit petit à petit et l'euphorie des premiers jours n'est plus de mise chez les Allemands.

Pour l'Armée rouge, ce premier « round » est douloureux : dès le début de l'offensive, les rares dépôts équipés de réservoirs aériens ont été bombardés, tandis que les dépôts de campagne, constitués d'îlots de fûts, ont également été détruits ou capturés et que le transport par rail a totalement été mis hors d'usage. Les quelques projets de mise en place de pipelines afin de soutenir « *l'avancée victorieuse de l'armée du peuple des républiques de l'Union soviétique* » n'ont pas le temps d'être mis en œuvre, du fait de la progression rapide de l'ennemi. Le constat est flagrant : il n'y a plus assez de moyens de stockage et de distribution de carburant. De même, les camions-citernes, détruits ou capturés par centaines sur les routes, commencent à manquer très significativement.

Afin de limiter les pertes en cas de destruction ou de prise par l'ennemi, mais aussi pour soutenir les troupes engagées dans la Grande Guerre patriotique, il est décidé à la fin de l'année 1941 de limiter les stocks à quinze jours de consommation dans les dépôts de la zone de l'avant.

Durant l'hiver 1941 puis le printemps 1942, un effort intense est de nouveau demandé aux logisticiens en carburant de l'Armée rouge : face à l'avance allemande vers Moscou, il va s'agir de pourvoir au ravitaillement des unités déployées en première ligne, mais aussi à celui des troupes chargées d'évacuer toutes les usines moscovites. Or, c'est précisément à ce moment que les expéditions de pétrole brut de la raffinerie Lyubertsy vers Kapotnya, dans la banlieue de Moscou, cessent, privant les troupes de ce carburant on ne peut plus vital en cette période de repli. Le chemin de fer est saturé par les transports de troupes et la mission semble impossible.



▲ Bien que camouflé dans un sous-bois, ce dépôt de carburant soviétique est tombé aux mains de l'ennemi.

4 Halder est chef d'état-major de l'armée de Terre allemande jusqu'en septembre 1942, date à laquelle il sera destitué de son poste, suite à de fréquents désaccords avec le *Führer*.

5 Futur Premier ministre du président Leonid Brejnev.

▲ Une scène de chaos comme tant d'autres en cet été 1941. De la multitude d'épaves calcinées, un ZIS-5 et un chargement de fûts semble témoigner du fait qu'une unité de soutien carburant a tragiquement achevé son périple aux abords de ce village…

Alexeï Kosygin[5], alors adjoint du chef du Comité d'évacuation auprès du Commissariat du peuple soviétique, organise le démantèlement des usines. En parallèle, il met en place un plan permettant d'optimiser les flux de carburant et de créer des stocks. Fort de ces résultats positifs, les méthodes imposées par Kosygin sont généralisées pour l'ensemble de l'Armée rouge. À l'instar d'un grand nombre d'unités de soutien, les femmes sont massivement employées dans la logistique en carburant : en 1942, elles sont 25 000, soit un tiers de l'effectif ; en 1944, elles en formeront les deux tiers.

LE CAS DE LENINGRAD

Sur le front de Leningrad, tout ravitaillement en pétrole est impossible dès août 1941. Les principaux axes ayant été capturés et les sources d'approvisionnement étant trop éloignées, la pénurie s'installe dans la garnison. Plus de la moitié des véhicules est immobilisée pour cause de panne sèche. Afin de pallier le manque d'essence, certains camions sont transformés en gazogènes. La population civile n'est pas épargnée. Les centrales électriques sont également arrêtées, ce qui a pour effet de priver la ville d'eau, de chauffage et d'électricité. L'hiver tant redouté va néanmoins permettre l'acheminement par camions sur le lac Ladoga, entièrement gelé, de quelques quantités d'essence. Cet exploit reste cependant insuffisant au regard des besoins de la garnison de Leningrad, d'autant plus que la *Luftwaffe* attaque fréquemment les colonnes de ravitaillement. Cette artère permet à la ville de survivre le temps de l'hiver, mais promet de s'arrêter immanquablement dès la fonte de la glace sur le lac.

◀ Les rames de wagons citernes sont des cibles privilégiées pour les Allemands, notamment pour les Stukas. Étrangement, ce convoi est intacte, si ce n'est un départ d'incendie peut-être provoqué par la mise à feu du carburant s'écoulant d'une vanne, dans l'espoir d'une tentative de sabotage par ses ex-propriétaires.

Pour le Haut commandement soviétique, rompu aux situations de crise depuis le premier jour de « Barbarossa », le sauvetage de Leningrad est une opération « de la dernière chance » ; une de plus…
Le 2 avril 1942, après de nombreuses tergiversations, il est décidé qu'un pipeline alimentera Leningrad et que celui-ci passera au travers du lac Ladoga. Le défit technologique est immense, d'autant que jamais au monde un travail d'une telle ampleur n'a été réalisé ! L'idée de la colonel Sokolova[6], conceptrice du projet, est de poser une conduite d'environ 35 km de long, dont 27 seront immergés et posés au fond du lac. La responsabilité du chantier est confiée à l'ingénieur en chef Schinberg, nommé dans ce grade sur-le-champ et pour la circonstance. La tâche est immense et il doit mener sa mission à terme en moins de 50 jours !
C'est donc à portée de l'artillerie allemande et dans une eau glacée que les plongeurs et ingénieurs du Génie vont réaliser l'impensable. Au prix d'efforts inouïs, le « cordon ombilical » alimentant Leningrad, depuis l'île de Karedzhi jusqu'à la gare Borisova, est mis en chantier le 5 mai. Les travaux seront terminés le 16 juin 1942 : au terme de 43 jours, l'essence tant attendue alimentera de nouveau la grande ville en ruines. Ainsi, environ 150 tonnes d'essence arriveront quotidiennement à Leningrad[7]. À la levée du siège, en mars 1943, le pipeline cessera son activité ; il sera démantelé courant 1944. L'expérience du ravitaillement par-delà des fleuves ou des rivières sera par la suite reconduite : ainsi des pipelines démontables seront mis en place à travers le Dniepr, la Vistule et le Danube, entre autres. Chaque pipeline sera unique : celui traversant le Dniepr fera 2,7 km, dont 1,1 km en surface grâce à un système de flotteurs.

CONCLUSION

En 1942, le colonel Mikhaïl Kormilitsyn prend le commandement du service d'approvisionnement en carburant, qu'il réorganise immédiatement. Dès lors, l'Armée rouge va pouvoir s'appuyer sur un ravitaillement fiable et ainsi pouvoir alimenter le flot de véhicules et blindés qui assureront la reconquête du terrain, et qui finiront leur progression devant le Reichstag, à Berlin. ■

6 Première femme plongeuse de combat de l'Armée rouge.

7 41 400 tonnes de juin 1942 à mars 1943.

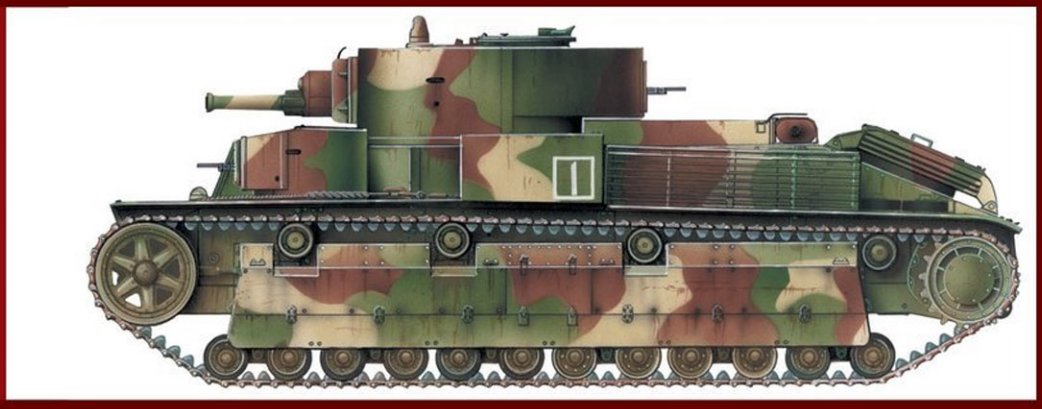
UN APPÉTIT GARGANTUESQUE !

S'il n'est pas aisé de fournir un état précis des besoins en carburant[1] des unités soviétiques lors de « Barbarossa », il est en revanche possible d'étudier ce que consomme en moyenne un blindé de l'Armée rouge. Au matin du 22 juin 1941, les forces russes disposent d'environ 21 000 chars. Une grande partie de cet arsenal mécanisé est constitué de chars légers, voire de chenillettes. Cependant, la *Heer* va aussi devoir affronter un nombre élevé de chars de combat, dont certains, véritables monstres d'acier, vont susciter la surprise dans les rangs allemands ; parmi ces mastodontes, on trouve par exemple le T-28 ou la série des KV, mais aussi le T-34/76…

1 Une division cuirassée soviétique dotée de 375 chars, dont 31 « lourds », ainsi que de ses véhicules de servitude doit pouvoir disposer d'environ 80 000 litres pour parcourir une distance de 100 km…

T-28

Ce char d'appui d'infanterie multitourelle a été assemblé à 31 exemplaires. D'un poids d'environ 28 tonnes, son réservoir de 650 litres lui permet de parcourir 220 km sur route, pour une consommation de 295 l/100 km et de 160 km en tout-terrain, pour environ 376 l/100 km.



KV-2

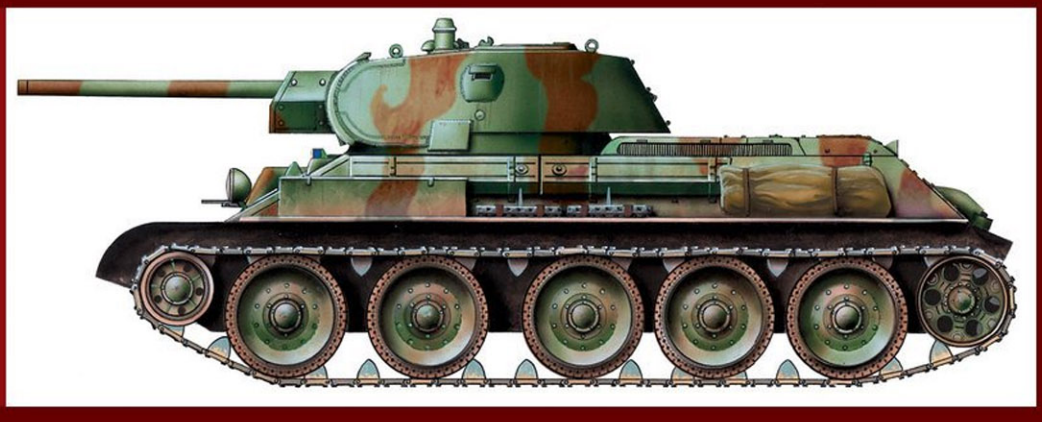
Avec son puissant obusier de 152 mm, le KV-2 de 52 tonnes suscitera dans bien des cas le respect de l'adversaire… Son moteur V2K diesel, un 12 cylindres en V, développe une puissance de 600 cv ; il est alimenté par un réservoir de 600 litres. Son autonomie est de 160 km sur route. Bon nombre de ces colosses seront abandonnés réservoir à sec.

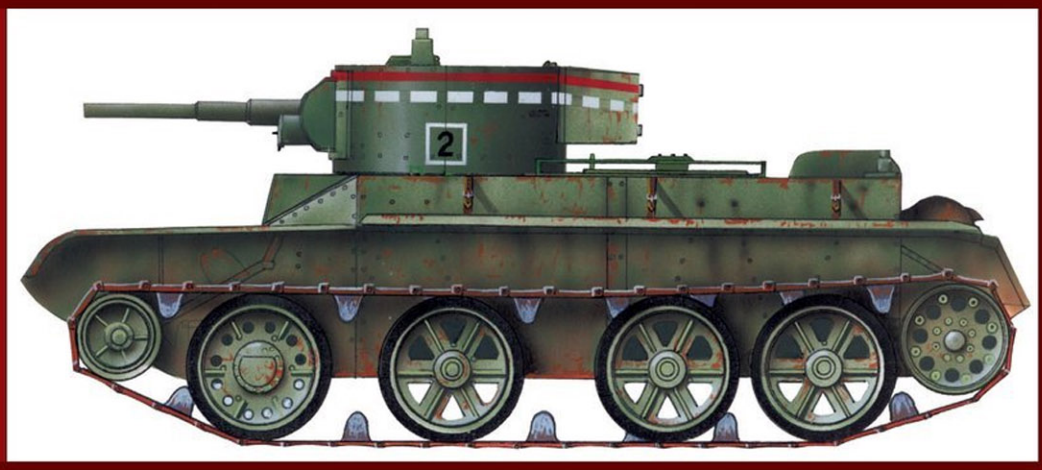
KV-1

Aîné du KV-2, le KV-1 est une machine rustique et puissante. Le réservoir et le moteur des modèles 1940 et 1941 sont identiques à ceux du KV-2 (le modèle 1939 a une puissance de 500 cv). Cependant, son poids n'est « que » de 43,5 tonnes pour le modèle 1939 et de 47,5 tonnes pour le modèle 1940. Lors de l'invasion allemande, 636 KV-1 seront engagés au combat.

T-34

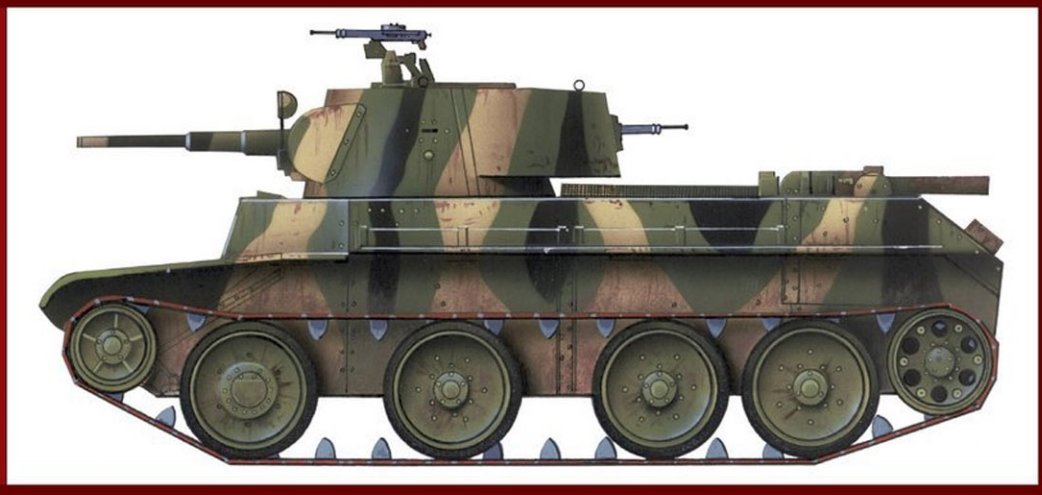
Inconnu des Allemands jusqu'aux premiers combats de juin 1941, le T-34 s'avère plus modeste dans son poids et sa consommation de carburant. Mu par un V12 diesel de 500 cv, ce char de 26 tonnes a une autonomie proche de 300 km. Doté de deux réservoirs d'une contenance totale de 420 litres, il consomme environ 140 l/100 km. 950 T-34 sont en ligne le 21 juin 1941.





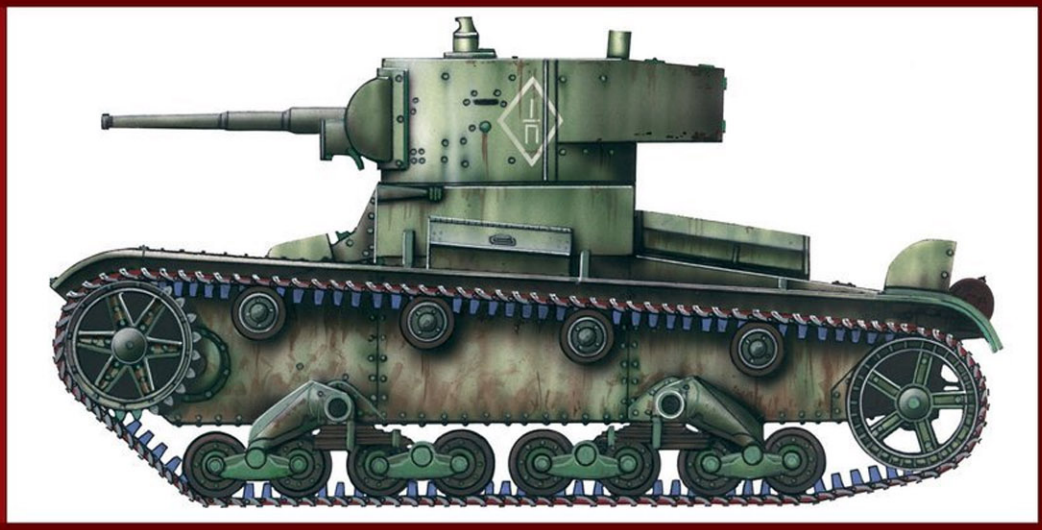
BT-5

Produit en masse, le char rapide BT-5 va être présent sur l'ensemble du front. Ce petit « tank » de 11,5 tonnes est motorisé par un M-5 de 400 cv. Sa consommation est de 270 l/100 km. Son réservoir a une capacité de 400 litres, ce qui permet à la machine de parcourir 150 km.



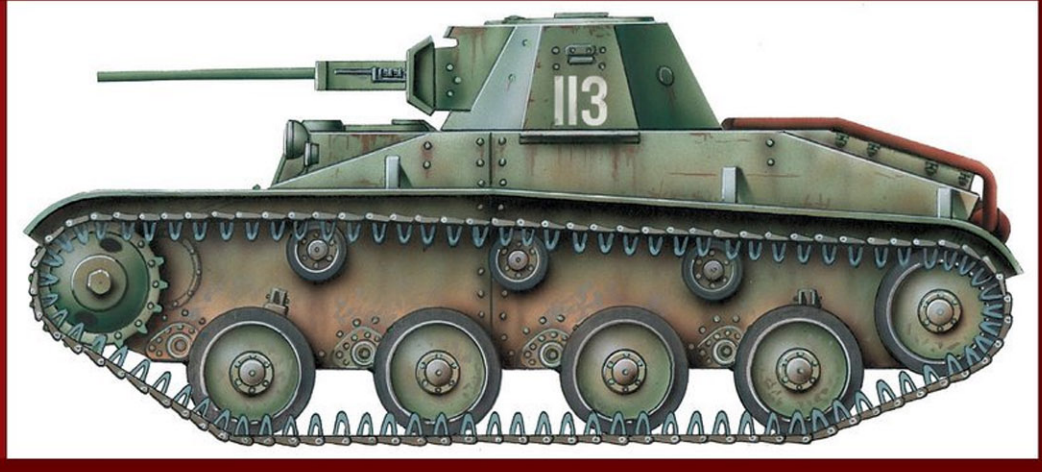
BT-7

Dans la continuité du BT-5, le BT-7 est également assemblé en grande série : environ 1 200 unités sont fabriquées jusqu'en 1939. Ce char de 13,8 tonnes est propulsé par un moteur M-17 de 450 cv et sa consommation est d'environ 230 l/100 km. Son réservoir de 790 litres lui permet de parcourir 350 km.



T-26

Produit à 12 000 exemplaires et décliné en plusieurs modèles, le T-26 est massivement présent sur le champ de bataille et fréquemment engagé contre l'envahisseur. Motorisé par un GAZ de 90 cv, le char consomme 160 l/100 km ; son réservoir de 285 litres lui permet de parcourir 180 km.



T-60

Hâtivement construit à partir de juillet 1941 afin de remplacer le T-26, le T-60 est doté d'un canon de 20 mm. Son moteur GAZ-202 de 70 cv et sa consommation de 55 l/100 km pour un réservoir de 320 litres lui permettent de couvrir une distance d'environ 580 km. Blindé léger de 5,8 tonnes faisant pâle figure sur le champ de bataille, il sera néanmoins produit à 4 200 exemplaires jusqu'en 1942.

Tous profils © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2011

DU SINAÏ AU GOLAN

LA GUERRE DU KIPPOUR

Depuis sa renaissance le 14 mai 1948, Israël a connu cinq grandes confrontations armées contre ses voisins arabes proches ou lointains : la Guerre d'indépendance de 1948-49, la Guerre du Sinaï de 1956, celle des Six Jours de 1967, celle du Liban en 1982, et la plus récente, celle de 2006 contre le Hezbollah au Liban. Mais la guerre de 1973 – du Kippour pour Jérusalem ou du Ramadan pour les Arabes – demeure emblématique à plus d'un titre : c'est la seule qu'Israël a subie !

Par **Philippe Sadot**

En juin 1967, la guerre-éclair et préventive des Six Jours a des conséquences profondes dans la coalition égypto-syro-jordanienne. C'est en effet d'abord un affront militaire. Sûrs de leur victoire, les Arabes en sortent humiliés avec près de 20 000 morts et 6 000 blessés, contre seulement 302 morts et 1 453 blessés pour *Tsahal* (l'Armée israélienne), ainsi que 447 avions et 1 100 chars détruits, contre 40 et 130 pour l'État hébreu… Il faudra attendre mai 1968 pour que le potentiel militaire égyptien et syrien soit renouvelé grâce à l'aide soviétique. Mais c'est aussi un affront territorial : Israël voit sa superficie plus que quadrupler, passant de 20 700 km² à 88 500 km² ! Sur l'Égypte, l'acquisition du Sinaï lui donne une profondeur stratégique contre une invasion venant de l'ouest ; sur la Syrie, la capture des hauteurs du Golan lui apporte un splendide point d'observation sur les plaines ennemies jusqu'à Damas ; l'occupation de la Cisjordanie permet aussi aux Israéliens de sécuriser leurs frontières et d'avoir un droit de regard sur l'or bleu du Jourdain.
C'est en fait une véritable humiliation : en six jours, l'arrogance arabe a été brisée par un État aux dimensions démographique et territoriale bien plus réduites. Pour Israël, ces territoires (sauf Jérusalem) pourront servir de monnaie d'échange lors d'éventuelles négociations.

LES CONSÉQUENCES DE 1967

Suite à la défaite, Nasser engage l'Égypte dans une guerre d'usure de 1968 à 1970 : « *Ce qui a été ravi par la force doit être restauré par la force !* » Ce conflit larvé se caractérise par des incursions aériennes et terrestres le long du canal de Suez, voire plus loin… Au final, cette guerre d'escarmouches permet à l'Égypte, État majeur de la coalition anti-israélienne, de redorer son blason : certes des milliers de soldats perdent la vie[1] et des sites capitaux sont détruits, mais l'armée de Nasser tient bon et inflige même des dommages certains à Israël. Les Égyptiens retrouvent ainsi une certaine assurance que les déroutes de 1948, 1956 et 1967 avaient largement entamée.
Une quatrième coalition se forme donc autour de l'Égypte et de la Syrie. Pour ces deux nations arabes, les motivations sont plus ou moins similaires. Pour l'Égyptien Anouar el-Sadate, l'attente est multiple. Succédant en 1970 au charismatique « père de la nation arabe » Gamal Abdel Nasser, une victoire assoirait d'avantage son pouvoir. Une guerre permettrait également de récupérer le désert du Sinaï, au pire d'acquérir des gains importants et de restaurer la fierté arabe perdue six ans plus tôt. Pour le Syrien Hafez el-Assad, l'objectif premier reste la reconquête du plateau du Golan dans sa totalité.

▲ Tsahal garde tout, ne jette rien : ces Super Sherman israéliens ont connu la Guerre des Six Jours et seront encore en deuxième échelon pour contenir les assauts arabes d'octobre 1973. Avec leur pièce de 75 mm et leur faible blindage, ces chars devront surtout compter sur l'expérience de leurs équipages pour survivre à une charge de T-55 ou T-62…
Israeli Government Press Office

Les objectifs des deux partenaires sont donc distincts dès le départ, comme le reconnaît le ministre syrien de la Défense de l'époque : « *Nous voulions libérer les territoires arabes conquis, alors que l'Égypte entendait passer le canal et se maintenir sur les deux rives* […] *dans l'espoir de faire avancer les choses sur la scène internationale.* » Conscients du potentiel militaire d'Israël, leur victoire ne peut passer par la destruction de « l'entité sioniste », d'autant plus que le recours à l'arme atomique est une épée de Damoclès prête à être brandie par Jérusalem.
Pour les deux superpuissances que sont alors les USA et l'URSS, le Moyen-Orient demeure un enjeu géostratégique de taille. Alliés des Arabes, une victoire de ces derniers permettrait aux Soviétiques d'augmenter leur poids dans la région et dans le monde, d'autant plus que le rapprochement sino-américain de 1972 accentue le clivage entre la Chine et l'URSS débuté dans les années 1960 ; *a contrario*, dans un tel cas, les Américains verraient leur aura diminuer au profit du monde communiste, alors qu'ils sont en passe d'être évincés du Viêtnam. Surtout, une victoire arabe serait interprétée comme la suprématie des technologies militaires soviétiques face aux armes occidentales…
En 1971, le président égyptien Anouar el-Sadate souffle le chaud et le froid sur les relations avec Israël, annonçant d'abord une possibilité de paix contre un retrait de *Tsahal* de la zone du canal, puis déclarant que toutes les options doivent être envisagées pour chasser les Sionistes du Sinaï… En août 1972, il fait renvoyer les quelque 20 000 « conseillers militaires » et experts soviétiques stationnés sur son territoire[2], troublant encore un peu plus la situation, alors qu'il avait conclu, en mai 1971, un accord d'amitié et de coopération avec l'URSS pour pouvoir s'équiper en matériel de guerre soviétique. Cependant, un accord est conclu avec la Syrie, en avril 1973, pour une action conjointe contre Israël dans les mois suivants…

1 Les estimations varient entre 3 000 et 10 000 tués pour l'Égypte seule.

2 Cette expulsion massive a pour cause le refus soviétique de livrer certaines armes. L'Égypte fait ainsi un « appel du pied » aux USA, manœuvre bien comprise par l'URSS qui accédera finalement aux exigences égyptiennes.

LES FORCES EN PRÉSENCE

▲ Centurion Sho't lors d'un défilé avant-guerre.
Israeli Government Press Office

À l'aube du 6 octobre 1973, *Tsahal* est largement dotée de matériels américains, une conséquence de la Guerre des Six Jours et de l'interdiction de livraison d'armes par la France en janvier 1969. La moitié du potentiel blindé israélien se compose de 850 chars modernes Centurion (Grande-Bretagne). L'autre moitié comprend 450 M48 Patton, 150 M60 (des M48 équipés d'un canon britannique de 105 mm), 250 Super Sherman (M50 armés d'un canon de 75 mm français à grande vitesse initiale et M51 avec une pièce française de 105 mm), et enfin 120 Tiran (des T-55 capturés et modifiés), soit environ 1 800 chars de combat. En outre, les soldats israéliens peuvent compter sur d'énormes quantités de matériels soviétiques saisis lors des guerres précédentes. L'*Israelian Air Force* (*IAF*)[3] aligne près de 400 avions de combat, soit deux fois moins que la coalition arabe (environ 900 aéronefs au total) ; ce sont cependant des appareils parmi les meilleurs au monde : 120 Phantom F-4E, 150 Skyhawk, 70 Mirage IIICJ et quelques Nesher (copies locales du Mirage 5). En cas de mobilisation, les forces armées disposent de 350 000 soldats (dont environ 200 000 réservistes), soit l'équivalent des seules unités égyptiennes. Bien que cela soit officieux, il faut aussi mentionner l'arme atomique et ses vecteurs qui pourraient peser sur le cours des événements…

Face à *Tsahal*, l'Égypte et la Syrie alignent les deux principales armées de la région. Les deux pays partent avec un atout certain, puisque leurs troupes, construites autour d'un noyau de militaires de carrière, atteignent des proportions incroyables : plus d'un million d'hommes pour l'Égypte et plus de 600 000 pour la Syrie ! Concrètement, à la veille de l'offensive, l'armée du Caire compte 285 000 fantassins, 2 000 chars de conception soviétique (T-55, T-62, etc.), 600 avions de combat (Soukhoï et MiG). Les Syriens alignent sur le front Nord l'équivalent de trois divisions d'infanterie, 930 chars, ainsi que 930 pièces d'artillerie et plus de 30 batteries de missiles sol-air ; deux autres divisions blindées – soit 460 chars – se tiennent en réserve.

Israël apparaît une fois encore comme David contre le Goliath arabe, tant l'écart quantitatif est grand : sur le front syrien, Damas dispose de cinq fois plus de blindés et de vingt fois plus de canons ! Il n'en va pas de même pour le facteur qualitatif. Ainsi, en 1973, le chef d'état-major égyptien, le général Saad Eddine Chazli, affirme que l'*IAF* a « *dix ans d'avance* » sur sa propre force aérienne ! Du côté de ses effectifs, les aviateurs, la maintenance, le contrôle au sol, les officiers de chars et les troupes sont bien mieux entraînés et encadrés que leurs équivalents arabes. Le Caire et Damas espèrent donc pallier ce handicap certain par l'assistance de leurs « frères » arabes. En effet, de nombreux pays ont proposé leur aide matérielle et ont même pré-positionné des forces dans la région (cf. encadré).

Par ailleurs, certains grands pays producteurs de pétrole, comme l'Arabie saoudite ou le Qatar, ont promis des subsides et des prêts de centaines de millions de dollars. En plus de ces alliés traditionnels, l'Égypte reçoit l'aide de la Corée du Nord, avec l'envoi de vingt pilotes de MiG-21, de huit contrôleurs aériens et d'autres unités de soutien, traduisant ainsi le caractère de guerre froide de ce conflit israélo-arabe…

Entre 1968 et 1973, afin de contrebalancer l'avantage de l'aviation israélienne, Le Caire et Damas développent leur DCA avec l'acquisition de missiles sol-air SA-2, SA-3 et des nouveaux SA-6 *Gainful*, avec lesquels ils édifient de vastes réseaux antiaériens. Cependant, cette défense statique implique que les forces d'invasion ne sont plus protégées dès lors qu'elles dépassent la portée des missiles… Pour limiter ce risque et protéger les colonnes blindées, les forces arabes s'équipent donc de canons automoteurs antiaériens ZSU-23-4 Shilka et de missiles portatifs SA-7 *Grail*. Contre la force de frappe blindée israélienne, les fantassins arabes disposent eux de missiles antichars soviétiques filoguidés AT-3 *Sagger* et de lance-roquettes RPG-7. Il faut enfin préciser que l'URSS est toute prête à livrer armes et munitions à ses alliés arabes si besoin est. La situation l'exigera d'ailleurs rapidement et l'Armée rouge montera, dès le début du conflit, un pont aérien massif pour acheminer en Syrie et en Égypte près de 2 000 tonnes de matériel militaire.

3 Le nom officiel de la « Force aérienne et spatiale israélienne » est *Heyl Ha'Avir Ve'Hahalal*. Pour plus de commodité, on utilise souvent sa traduction en langue anglaise.

4 Terme hébreu à consonance historique et politique englobant les antiques royaumes d'Israël et de Juda, berceaux du peuple juif.

5 L'un des deux principaux affluents du Jourdain.

6 Le « jour des propitiations », également appelé « jour du Grand Pardon », est une fête austère et solennelle entièrement chômée, qui comprend des rites de purification, dont un jeûne complet.

▼ Missile sol-air S-75 Dvina, autrement appelé SA-2 « Guideline » par les militaires de l'OTAN.
Droits Réservés

ISRAËL À L'ABRI : LA LIGNE BAR-LEV

Après sa victoire éclatante de 1967 et l'acquisition de vastes territoires recouvrant la presque totalité d'*Erezt Israel*[4], Jérusalem décide de consolider ses nouvelles frontières afin de prévenir une éventuelle revanche égyptienne. Tout comme la France a construit la ligne « Maginot » à partir de 1929, Israël fait édifier une « muraille » à la lisière du Sinaï contre toute incursion égyptienne : la ligne « Bar-Lev ».

Construite entre 1967 et 1970 et portant le nom du chef d'état-major de l'époque, le général Haïm Bar-Lev, cette ligne devait être infranchissable. Sur toute la longueur du canal de Suez est édifié un rempart de terre de 20 à 25 m de haut censé cacher aux Égyptiens tout mouvement israélien sur la rive orientale et abriter des positions de tir pour les chars. La défense est organisée autour d'une chaîne de trente postes d'observation fortifiés – appelés « Moazim » – espacés de 5 km le long de la berge Est du canal. Le but principal est de fournir une alerte avancée en cas de tentative de franchissement. Chacun de ces fortins est composé d'un bunker central de commandement et d'habitation relié par des tranchées renforcées de sacs de sable à quatre postes de combat fortifiés. Les bunkers sont construits en béton d'environ 1,5 m d'épaisseur, sont consolidés sur le dessus avec des rails récupérés sur le vieux chemin de fer qui traversait autrefois le Sinaï, et recouverts d'une épaisse couche de sable. Le périmètre extérieur comprend un rempart et un fossé réalisés au bulldozer ainsi que des réseaux de barbelés et des champs de mines. Certains points d'appui sont même équipés pour déverser de l'essence dans le canal et ainsi l'enflammer en cas d'attaque. Chaque poste est tenu par une section, mais aucun n'a d'arme lourde en dehors des mitrailleuses et mortiers, bien que des emplacements de tir pour chars soient prévus dans leur périmètre de défense. Derrière ces fortifications, se trouvent deux axes de communication parallèles : une route située à 10 km du canal, sur laquelle sont positionnées les pièces lourdes israéliennes devant créer rapidement un barrage d'artillerie ainsi que les blindés chargés de renforcer les points d'appui ; enfin, une rocade, à 30 km du canal, doit permettre la concentration des réserves de chars pour la contre-attaque.

Face à Damas et à ses cinq divisions, se tient l'équivalent d'une division israélienne en sous-effectif, aux ordres du général de brigade Rafael Eitan, avec les 177 tanks de la 7e brigade blindée du colonel Avigdor Ben-Gal. Du mont Hermon à Kuneitra, la frontière est protégée par plusieurs positions d'infanterie. Le commandement des forces israéliennes prévoit la principale poussée arabe dans ce secteur, et c'est pour cette raison que 137 blindés sont déployés derrière et entre ces postes. La moitié Sud du front – de Kuneitra au Yarmouk[5], à la frontière jordanienne – n'est défendue que par les 40 chars restants et un bataillon de parachutistes, le tout réparti entre une demi-douzaine de postes fortifiés érigés en première ligne.

ET L'ENFER SE DÉCHAÎNA…

Au matin du 6 octobre 1973, tout Israël s'apprête à célébrer Yom Kippour[6], le Grand Pardon, la fête religieuse la plus importante du calendrier juif. Personne ne songe au conflit avec les voisins arabes : un armistice est en vigueur depuis 6 ans ; de plus, c'est le 10e jour du Ramadan !

L'AIDE ÉTRANGÈRE À LA COALITION

Les précisions manquent quant au nombre de pays contributeurs et à ce qu'ils ont réellement apporté en termes d'unités et de matériels au camp arabe. Ainsi, il se pourrait qu'outre les États listés ci-dessous, la RDA et l'Ouganda aient aussi envoyé des contingents (symboliques) contre Israël. L'arrivée de toutes ces unités n'est pas vraiment planifiée et d'incessants problèmes logistiques se poseront aux pays hôtes pour les accueillir. Dans de nombreux cas, ces contingents arriveront de toute façon trop tard pour prendre une part active aux combats.

MAROC : Une brigade d'infanterie en Égypte et un régiment blindé en Syrie.

ALGÉRIE : Une escadrille de Sukhoi Su-7 et une autre de MiG-21 sur le front égyptien à partir du 9 octobre. Une brigade blindée de 150 chars à partir du 24 octobre.

TUNISIE : Une force de 1 000 ou 2 000 hommes stationnés en Égypte.

LIBYE : Une brigade blindée et 2 escadrilles de Mirage 5 en Égypte.

SOUDAN : Une brigade d'infanterie (3 500 hommes) en Égypte à partir du 28 octobre.

IRAK : Une escadrille de MiG, une division d'infanterie et une unité blindée en Syrie (500 chars et 700 transports de troupes).

ARABIE SAOUDITE : Un bataillon de parachutistes et un autre de transports de troupes blindés (front égyptien) ; plusieurs brigades d'infanterie et de blindés en Jordanie, mais qui ne seront pas engagées.

KOWEIT : La brigade « Al Jahra » (environ 3 000 hommes) en Syrie à partir du 15 octobre. Elle est composée d'un bataillon de chars, d'un autre d'infanterie, de deux compagnies d'artillerie, d'une de DCA et d'une dernière de commandos.

JORDANIE : Deux brigades blindées (soit 170 tanks et 100 blindés divers).

LIBAN : Envoi en Syrie d'unités de détection radar. Une brigade d'infanterie composée de Palestiniens en Égypte.

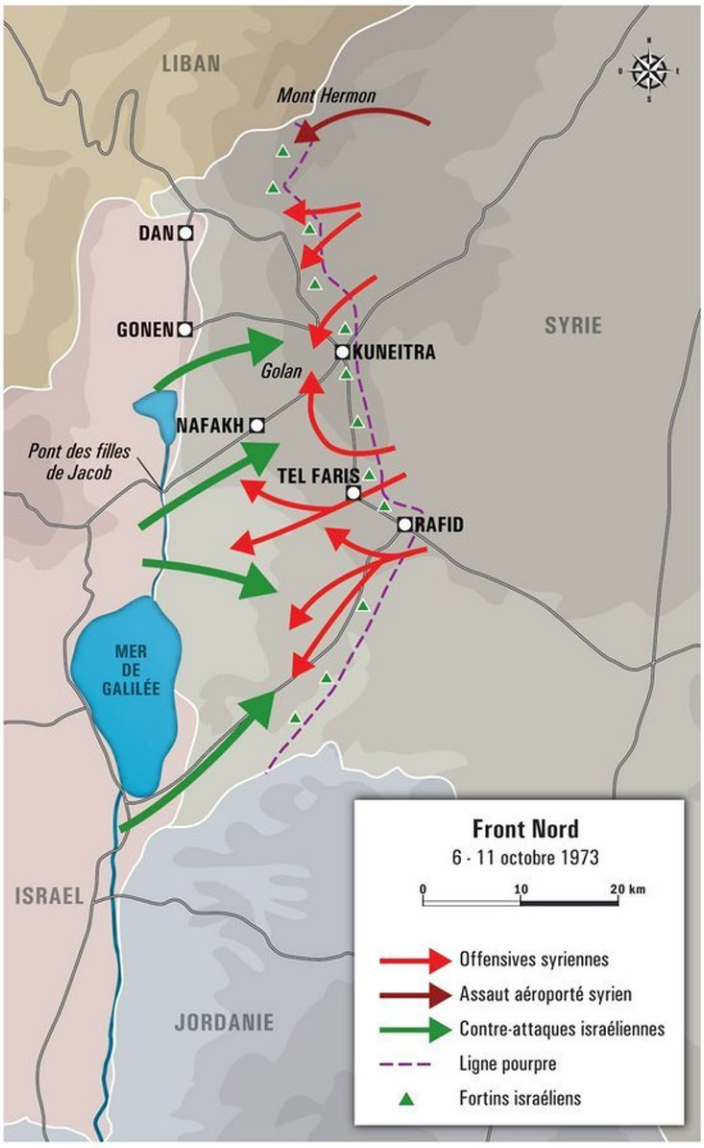
PAKISTAN : 16 pilotes en Égypte.

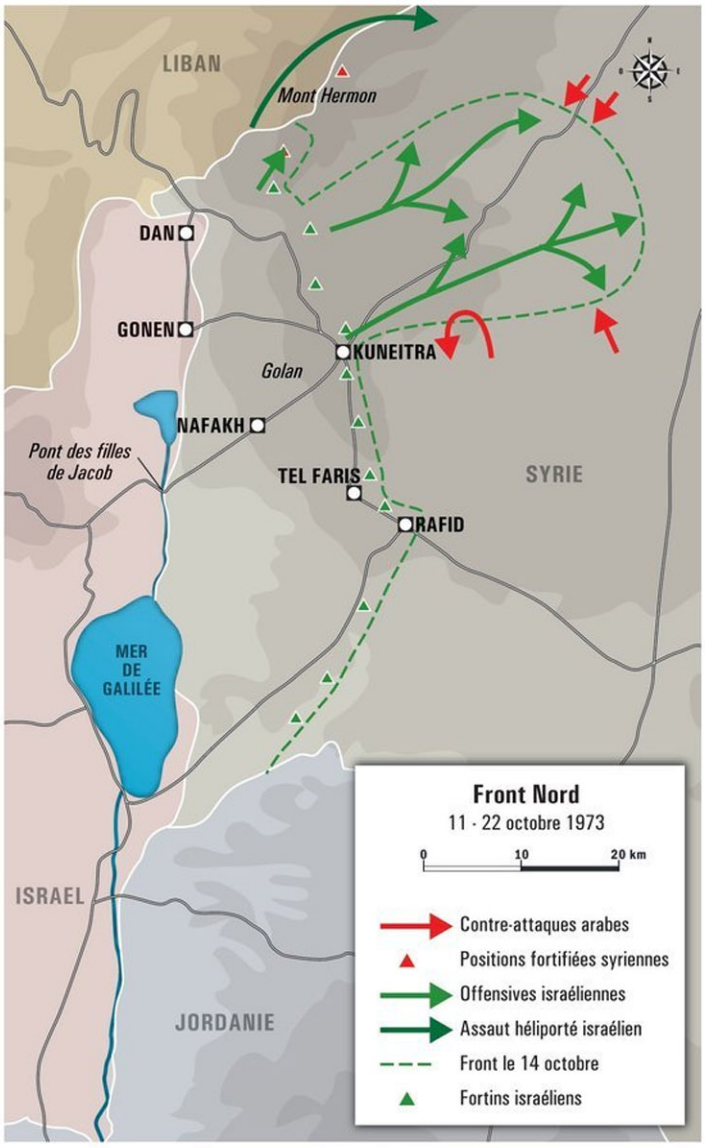
CUBA : Un contingent de 1 500 hommes avec des chars et des hélicoptères.

CORÉE DU NORD : 20 pilotes de MiG-21 et autant de personnels au sol.

URSS : Missions de reconnaissance non confirmées au-dessus du canal de Suez par des MiG-25R Foxbat basés en Égypte.

▼ Automoteur de DCA d'origine soviétique, le ZSU-23-4 Shilka est une arme redoutable avec son affût quadri-tube de 23 mm et son radar efficace jusqu'à 20 km.
Droits Réservés





Pourtant, les jours précédents, des mouvements de troupes aux frontières ont été signalés, tant du côté de la Syrie que sur le canal de Suez, mais ce n'est pas la première fois que l'ennemi manœuvre depuis le dernier affrontement. Jamais il ne s'est rien passé d'important, alors pourquoi plus aujourd'hui qu'hier ? Et puis, il y a 25 ans que cela dure ! La population a fini par s'habituer à cette menace permanente, à ne plus lui prêter qu'une attention distraite.

Mais à 8 heures, des renseignements parviennent au ministre de la Défense, le général Moshé Dayan. Les Égyptiens préparent quelque chose et cette fois-ci cela semble sérieux ! Moshé Dayan informe le Premier ministre, Golda Meir, qui ordonne bientôt la mobilisation partielle. Mais il est déjà très tard : à 14 heures, avec des forces et des moyens considérables, les Égyptiens franchissent le canal de Suez, tandis qu'au nord, les Syriens passent à l'offensive sur le plateau du Golan : pris entre le marteau et l'enclume, *Tsahal* doit se reprendre rapidement pour ne pas sombrer. Les combats qui suivent peuvent être divisés en deux périodes : du 6 au 14 octobre, les Israéliens vont contenir les offensives arabes, avant de mener du 14 au 24 une contre-attaque victorieuse.

Pour *Tsahal*, le front Nord est le plus important, car la frontière n'est qu'à quelques petites dizaines de kilomètres des principales villes israéliennes, qui sont donc à portée de l'artillerie et des missiles ennemis ; au contraire, sur le front Sud, l'immensité du Sinaï peut servir de zone tampon dans l'attente de renforts.

Le 6 octobre à 14 heures, l'artillerie syrienne déclenche un immense barrage pendant 50 minutes sur les 58 kilomètres du front, en prélude d'une double attaque : une poussée au nord, sur l'axe Kuneitra–Damas, et une autre au sud, dans le saillant de Rafid. Les forces de Damas franchissent ensuite la ligne « Pourpre »[7] pour percer les positions tenues par deux brigades en sous-effectifs : au nord (Hermon–Kuneitra), la 7e brigade blindée, et au sud (Kuneitra-El Al), la brigade « Barak ». Le problème pour *Tsahal* se réduit assez rapidement à savoir combien de temps ses deux unités pourront tenir en attendant les renforts. Paradoxalement, en choisissant le jour du Yom Kippour pour créer un effet de surprise, les Arabes ont privilégié le seul moment de l'année où les axes routiers d'Israël sont complètement libres, ce qui permet ainsi aux réservistes de rejoindre très rapidement leurs formations.

LA BATAILLE DE « LA VALLÉE DES LARMES »

Se heurtant aux chars de la 7e brigade blindée positionnés sur des hauteurs, les Syriens, bien que supérieurs en nombre, n'ont pas l'avantage du terrain et ont le soleil dans les yeux. Les Israéliens surplombent en effet la vallée (baptisée ultérieurement « la vallée des larmes »). Le 7 octobre, le chef d'état-major israélien, le général Elazar, lance sur le secteur Nord une opération aérienne (appelée « Doogman 5 ») afin de stopper les colonnes ennemies et surtout d'éliminer les installations antiaériennes qui entravent considérablement l'appui au sol de l'*IAF* : seule une cinquantaine de Phantom est disponible pour cette mission. Ils foncent droit sur un barrage antiaérien de SA-7 et de Shilka, avant d'être la proie de SA-2, SA-3, SA-6… Six appareils sont détruits en vol ; l'intensité des tirs empêche les pilotes de trouver leurs cibles et seules deux batteries de missiles sont touchées… L'opération a échoué ! La situation est telle sur l'ensemble des fronts qu'au matin du 9 octobre, le recours à l'arme atomique est un instant envisagé ! Un escadron de Phantom nucléarisés serait même en attente sur le tarmac de la base de Tel Nof… Les Israéliens sont-ils prêts à

changer la configuration du conflit ? Concrètement, cette manœuvre peut répondre à deux desseins : tout d'abord, un déploiement nucléaire peut être détecté par les superpuissances soviétique et américaine ; dans ce cas, les nations arabes en seraient averties et pourraient revoir leurs plans… D'autre part, cette détermination affichée peut inciter les USA à fournir à *Tsahal* des systèmes d'armes récents pour continuer le combat…

Au sol, les bataillons de réserve israéliens sont envoyés colmater les brèches au fur et à mesure de leur arrivée, mais c'est insuffisant face à la marée blindée adverse : 500 chars de combat et 700 transports de troupes progressent irrésistiblement, malgré de lourdes pertes. Le 9 octobre, le dos au mur et sentant la bataille tourner à l'avantage des Syriens, Avidgor Ben-Gal, chef de la 7e brigade, pense replier ses troupes pour éviter l'anéantissement total : il ne lui reste plus que 6 chars pour protéger l'accès direct au nord du pays ! Mais au dernier moment, ô surprise, les Syriens rebroussent chemin : ils ont repéré l'arrivée inopinée de l'ultime réserve de la brigade, 13 malheureux tanks, et pensent qu'ils font partie d'une contre-offensive de grande envergure. Les forces de Damas se replient donc, ignorant qu'elles sont à un doigt de percer de manière décisive. Durant ces quatre jours de combat, 100 chars de *Tsahal* ont affronté cinq à six fois plus de blindés syriens et en ont détruit environ 200.

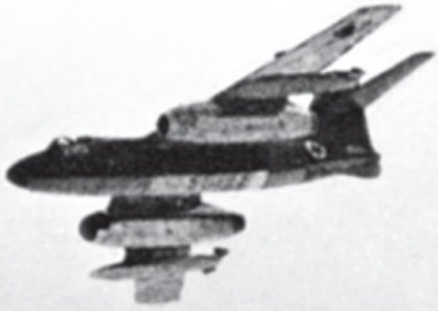
▲ Le front Nord tiendra d'extrême justesse grâce au sacrifice des tankistes israéliens. Face aux vagues ininterrompues de chars syriens, ils préféreront se faire tuer sur place plutôt que d'abandonner un terrain hautement stratégique. Droits Réservés

LA BATAILLE DE NAFAKH

Dans le secteur Sud, moins bien défendu, du front du Golan, les Syriens lancent un véritable torrent mécanisé pour s'emparer des ponts sur le Jourdain. La brigade « Barak » n'a d'autre choix que de tenir ses positions et elle se sacrifie à bien des endroits pour ralentir la progression des chars ennemis. Le 7 octobre au matin, la situation est jugée critique : le front israélien est sur le point de céder et les Syriens jettent dans la bataille une partie de leur réserve pour emporter la décision. En Israël, on se prépare à faire sauter les ponts du Jourdain pour empêcher la traversée des forces syriennes. Face à la 1re division syrienne, le colonel Yitzhak Ben-Shoham, commandant de la brigade « Barak », préfère se faire tuer avec ses hommes devant Nafakh plutôt que de reculer. Les T-55 syriens entrent pourtant dans la ville qui abrite le quartier général du secteur du Golan, ce qui oblige le général Eitan à l'évacuer : plus aucun char israélien n'est opérationnel, la 188e brigade « Barak » a cessé d'exister et plus rien ne s'oppose au déferlement des blindés ennemis sur l'ensemble de la région…

Le sacrifice des Centurion a cependant permis aux *IDF* (*Israel Defense Forces*) de gagner du temps et de faire monter en première ligne des unités de réservistes constituées dans l'urgence. Dans l'après-midi, la poignée de défenseurs survivants sont secourus par des blindés jetés, section après section, dans la fournaise des combats : la bataille de Nafakh change de profil et, peu à peu, le front se stabilise, à moins d'un kilomètre d'El Al et à 5 minutes du Jourdain !

7 Ligne de cessez-le-feu sur le Golan depuis 1967.



◣ Un bombardier d'attaque au sol Vautour II survole une colonne de Centurion Sho't durant la Guerre des Six Jours. Des scènes identiques se répéteront en octobre 1973, mais avec des Phantom II, les 62 Vautour achetés par Israël ayant été retirés du service en 1971. Droits Réservés

RAID AÉRIEN SUR DAMAS
(par XT)

▼ F-4E Phantom II modernisé et retiré du service en 2004 seulement. Droits Réservés

Le 9 octobre à 3h05, l'*IAF* lance un raid audacieux contre le quartier général des forces syriennes, un complexe situé dans le quartier chic d'Abu Rummaneh à Damas, qui abrite aussi plusieurs ambassades étrangères. Les Israéliens agissent en représailles aux tirs de missiles sol-sol à courte portée FROG-7 qui ont pris pour cibles le matin même une base aérienne et des kibboutz alentours. L'objectif recherché par *Tsahal* est de gêner au maximum le commandement syrien, tout en mettant en garde la Jordanie qui pourrait être tentée d'intervenir dans le conflit.
Partis de Tel-Nof, 7 F-4E Phantom II survolent le Liban pour prendre leur cible à revers. La surprise est totale et l'alarme n'est donnée qu'à la première explosion ! Tous les appareils larguent leurs bombes, mais deux Phantom sont touchés par une DCA très réactive : l'un arrivera à rentrer en Israël tandis que l'autre s'écrasera en Syrie. Le grand quartier général est sévèrement endommagé ainsi que celui de l'armée de l'Air. Par contre, un centre culturel soviétique ainsi que plusieurs bâtiments diplomatiques sont touchés par erreur, faisant une soixantaine de morts et une centaine de blessés parmi les civils et le corps diplomatique. Les pertes militaires ne seront pas révélées par Damas, néanmoins les infrastructures visées sont jugées inutilisables. Conséquence indirecte du raid, l'Armée syrienne rapatriera du front plusieurs batteries antiaériennes pour mieux protéger la capitale.

ISRAËL S'IMPOSE SUR MER
(par XT)

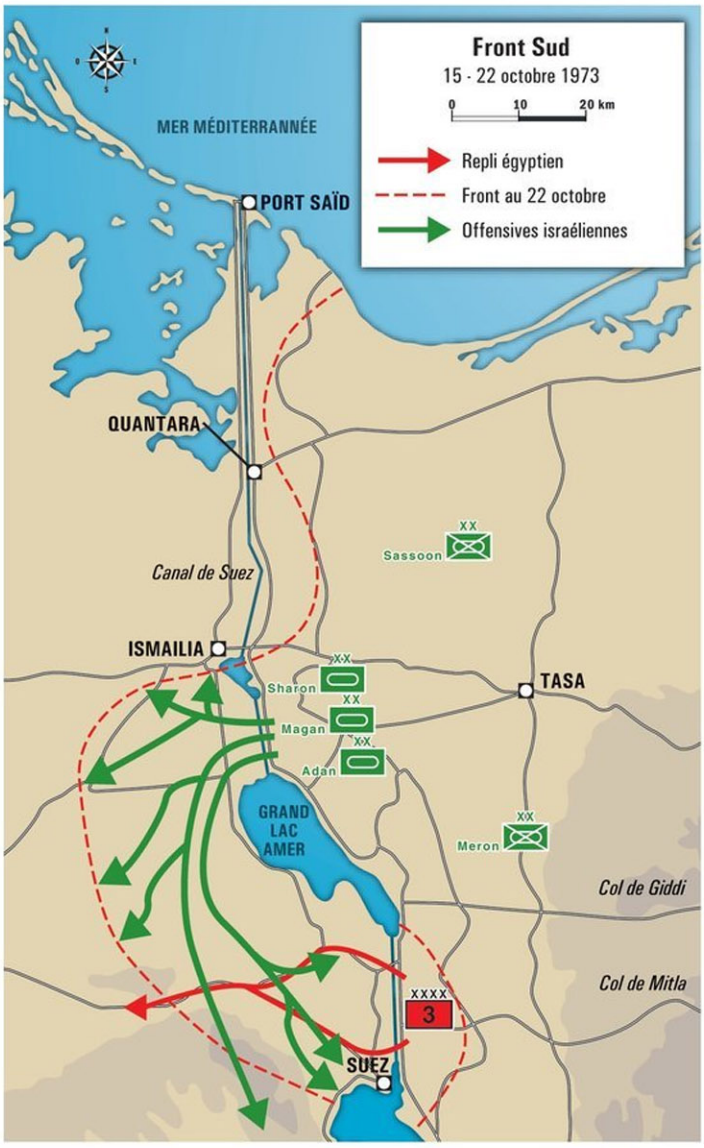
▼ Patrouilleur lance-missiles Osa I ; il est reconnaissable à ses imposants conteneurs anguleux. Droits Réservés

Le 7 octobre, les forces israéliennes reçoivent l'ordre de s'assurer de la supériorité navale, donc de bloquer les navires syriens dans Lattaquié (ou Latakia, ancienne Laodicée), le port le mieux protégé de Syrie, celui qui concentre l'essentiel de la marine de guerre du pays. Le jour même, 8 vedettes lance-missiles *Sa'ar III* (les fameuses « vedettes de Cherbourg »), *Sa'ar II* et *I* attaquent une flottille ennemie au large de la côte syrienne. C'est la première bataille navale de l'Histoire opposant des navires équipés de missiles mer-mer. Les tirs de missiles Gabriel, volant à seulement 4-5 m de la surface, coulent 3 vedettes (2 *Komar* et 1 *Osa I*), 1 torpilleur et 1 dragueur de mines syriens, sans perte du côté israélien, grâce à d'efficaces contre-mesures de brouillage radar. Les navires syriens ne sortiront plus du port de toute la guerre…
Le 9, la Marine israélienne cherche à rééditer sa victoire décisive, mais cette fois contre l'Égypte. Devant le port de Damiette, 6 de ses vedettes s'opposent à 4 *Osa I*. Les missiles Gabriel se révèlent là aussi supérieurs aux missiles *Styx* des Égyptiens : une seule embarcation arabe rejoindra le port d'Aboukir, tandis que 2 vedettes israéliennes seront légèrement endommagées.

Sous le feu conjugué des chars et des chasseurs bombardiers, l'assaut syrien s'essoufle ; les unités commencent à lâcher pied, reculent puis s'enterrent pour conserver des gains chèrement acquis. Le lendemain, réorganisées, les *IDF* lancent une contre-attaque dans le sud du Golan et arrivent à isoler la 1re division blindée syrienne près d'Hushniya. Des combats acharnés durent toute la nuit et provoquent la destruction quasi complète des forces encerclées. Le 10 octobre, la situation s'est totalement retournée : les Israéliens ont repris l'initiative sur l'ensemble du front Nord et ont repoussé les Syriens jusqu'à la ligne du cessez-le-feu de 1967.

LE FRONT ÉGYPTIEN

Contrairement aux Syriens qui désirent récupérer la totalité du Golan, les Égyptiens ne veulent pas reconquérir entièrement le Sinaï, mais seulement la rive Est du canal de Suez, pour améliorer les rapports de force lors de futures négociations. Le plan égyptien (opération « Badr », en référence à la première victoire militaire de Mahomet) est prévu en trois étapes : la première est le franchissement du canal par cinq divisions et la mise en place de têtes de pont sur la rive orientale ; ensuite, une pause opérationnelle doit permettre de parer d'éventuelles contre-attaques israéliennes ; enfin, une seconde vague doit s'emparer des cols de Mitla et de Giddi plus à l'est.
Pour le chef d'état-major égyptien, le général Saad el Din Chazli, deux problèmes se posent : comment percer une brèche dans la ligne Bar-Lev et comment affronter les formations de blindés de *Tsahal* qui ne tarderont pas à rappliquer ? En octobre 1973, il fait concentrer à la frontière 2 brigades parachutistes, 28 bataillons et 1 brigade de commandos de marine et leur assigne trois missions : la reconnaissance des défenses de la berge et du canal, la neutralisation des principaux points d'appui et la mise en place de bouchons antichars pour entraver la riposte israélienne. Le remblai de terre de la ligne Bar-Lev étant infranchissable en l'état par des troupes motorisées, Le Caire a commandé 450 canons à eau et pompes géantes (capables de déplacer 500 mètres cubes de sable par heure) auprès de la République fédérale allemande et de la Grande-Bretagne pour y percer des brèches. Dès le début de l'offensive et durant trois heures, le Génie égyptien va ainsi en créer 81 avant d'installer 10 ponts lourds, 5 ponts légers, 10 ponts flottants et mettre à l'eau 35 bacs pour le passage des unités.
À 14h15 le 6 octobre, sous un gigantesque barrage d'artillerie (on estime que 10 500 projectiles d'artillerie et de mortiers se sont abattus sur les positions israéliennes pendant la première minute de l'attaque), des équipes de commandos égyptiens gagnent en courant la berge Ouest du canal de Suez, sautent dans des canots pneumatiques d'assaut, puis se mettent à pagayer en direction de la rive opposée. Dès que les embarcations des commandos



touchent la berge, ils dressent des échelles souples sur les remparts de sable pour les unités d'infanterie, les équipes de chasseurs de chars et les observateurs d'artillerie. Les commandos arrivent ensuite au contact des *Moazim* : de brèves rafales, quelques grenades… Ils découvrent alors avec stupéfaction que sur la trentaine de points d'appui, seuls seize sont réellement occupés et offrent une résistance des plus aléatoires ! Ainsi, le *Moaz* « Budapest », qui fait face à Port-Saïd, résistera pendant toute la guerre aux assauts égyptiens, mais son voisin « Lahtzanit » ne combattra qu'une petite heure avant de succomber… Ailleurs, les attaques sont généralement couronnées de succès : certaines garnisons se rendent lorsqu'elles comprennent qu'elles ne seront pas secourues, d'autres combattent avec acharnement et ne capitulent qu'une fois encerclées ; enfin et rarement, quelques-unes réussissent à percer les dispositifs arabes pour rejoindre leurs propres lignes.

RUÉE DANS LA SINAÏ

Dans la soirée du 6 octobre, les Égyptiens disposent de dix ponts sur le canal permettant à 5 divisions et 500 chars de le franchir dans la nuit. Le matin du 7, il n'y a guère qu'une centaine de blindés israéliens entre les assaillants et les principaux défilés conduisant au cœur du désert, mais ils hésitent à s'avancer au-delà de leur couverture antiaérienne de SA-2, SA-3 et SA-6 *Gainful* positionnés sur la rive occidentale du canal : c'est la fameuse « pause opérationnelle » devant permettre la mise en place sur l'autre rive des Shilka et des SA-7 *Grail* portatifs.

Ignorant cette pause, la division israélienne du Sinaï se lance à la rescousse des fortins, mais se heurte à un déluge de feu : aux tirs d'artillerie provenant de la rive occidentale du canal et aux barrages de mines posées par les commandos égyptiens, s'ajoutent les roquettes antichars des RPG-7 portatifs et autres AT3 *Sagger*. Les embuscades égyptiennes entraînent de lourdes pertes dans les rangs hébreux : au matin du 7 octobre, 60 % des chars de la division du Sinaï sont hors de combat. Pour la première fois, les *IDF* ont échoué devant des forces égyptiennes !

Le front syrien étant temporairement stabilisé, le gros de l'*IAF* est lancé au sud du pays, avec pour mission principale la destruction du parapluie antiaérien de l'adversaire, prélude indispensable à un appui au sol. Phantom et Mirage réussissent à éliminer quelques sites radar et aérodromes, mais sont bientôt redirigés au nord pour stopper l'avance irrésistible des Syriens. Leur absence va donc permettre aux Égyptiens de posséder une certaine maîtrise du ciel et donc des opérations…

La situation devient critique pour les Israéliens, qui décident alors de lancer une contre-offensive sur les têtes de pont arabes pour isoler les unités ennemies établies sur la rive orientale et empêcher le franchissement du reste des forces d'invasion. Deux généraux vont être les maîtres d'œuvre de cette opération de la dernière chance : Ariel Sharon et Avraham Adan, véritables héritiers du général allemand Guderian pour qui les chars d'assaut devaient tout bousculer sur leur passage tels les cuirassiers d'antan. Mais sur le terrain, les erreurs vont s'accumuler : manque de coordination, ordres contradictoires, hésitation de l'état-major et intervention tardive de l'aviation font qu'en milieu d'après-midi le 8 octobre, les Égyptiens repoussent les forces de *Tsahal* puis amorcent une contre-attaque qui s'enlise elle aussi face à la division d'Ariel Sharon. Les deux armées se mettent alors sur la défensive, épuisées. Pour les *IDF*, l'échec est cuisant et révèle la ténacité des troupes égyptiennes.

▲ La traversée du canal de Suez est un succès tactique largement relayé dans le monde arabe pour montrer l'audace de l'Armée égyptienne et sa maîtrise des opérations amphibies.
Droits Réservés

ISRAËL CONTRE-ATTAQUE !

Après avoir stoppé les Syriens le 11 octobre, deux divisions israéliennes passent à l'offensive afin d'approcher au plus près de Damas et faire quitter la coalition à la Syrie… Bien qu'épuisés depuis les combats des jours précédents dans le Golan, les Syriens opposent une résistance farouche pour défendre leur terre. Renforcées le 12 octobre par un contingent irakien, les troupes évitent l'annihilation complète, mais cela n'arrête pas pour autant *Tsahal* dans son élan. Le 14 octobre, les *IDF* atteignent les hauteurs de Tel Shams. À 30 km de là, les faubourgs de la capitale syrienne sont bientôt bombardés par l'artillerie israélienne. Les Syriens ne vont à aucun moment s'écrouler comme en juin 1967 ; au contraire, ils restent sur la défensive et, après l'arrivée de renforts irakiens (30 000 hommes) et jordaniew de cuisants échecs, à cause de malentendus entre alliés arabes.

Le front Nord est maintenant stabilisé et, le 22 octobre, le mont Hermon devient l'enjeu d'une ultime bataille à l'initiative des *IDF* (opération « Dessert »). Ce plateau dominant le Golan est en effet une hauteur stratégique fortement défendue par quelque 857 chars syriens depuis qu'ils s'en sont emparé le 6 octobre ! Appuyée par l'aviation et des blindés, la brigade israélienne « Golani » se lance à l'assaut du relief et le conquiert après une âpre lutte contre les Snipers et les fantassins syriens retranchés.

Ayant sécurisé son front Nord le 14 octobre, l'état-major israélien peut désormais se concentrer sur son front méridional. À la même période, les forces égyptiennes se sont davantage avancées dans les sables du Sinaï afin de soulager la pression israélienne exercée sur leurs alliés syriens. Mais le choix est plus que risqué : en terrain découvert et sans parapluie antiaérien, les deux divisions blindées se heurtent rapidement à 750 Patton et Centurion hébreu appuyés par l'*IAF*. Le résultat est inévitable et 250 chars arabes sont détruits, plusieurs centaines de tankistes tués, tandis que les pertes israéliennes s'élèvent à une vingtaine de tanks ! C'est un tournant important dans le conflit : les Arabes sont démoralisés, tandis que les Israéliens reprennent l'initiative.

Ils décident même de franchir le canal pour prendre à revers les deux armées égyptiennes sur la rive orientale ! L'attaque débute le 15 octobre et commence par une fulgurante offensive blindée sur deux axes. La division du général Avraham Adan pique en direction des berges du grand lac amer ; celle du général Ariel Sharon se lance contre le flanc Sud de la IIe armée égyptienne laissée à découvert. De furieux combats se déroulent autour de la « Ferme chinoise »[8] pendant trois jours, permettant de bloquer des forces égyptiennes et de se frayer ainsi un passage jusqu'au canal. La deuxième phase de l'opération peut alors débuter : les parachutistes du colonel Danny Matt doivent établir une tête de pont sur la rive Ouest. La première vague traverse la coupure le 16 octobre, mais des contre-attaques égyptiennes aériennes et blindées – toutes contenues – et d'inévitables difficultés de transport retardent la traversée en masse du canal ; la brigade de Matt entre réellement en contact avec les forces blindées égyptiennes les 18 et 19 octobre : la guerre se porte désormais sur la terre des Pharaons !

Conséquence immédiate, le 19, le président Anouar el-Sadate commence à étudier la possibilité de sortir de la coalition au grand dam de son homologue syrien. Pendant ce temps, les chars d'Avraham Adan poursuivent leur avance en direction du sud et de Suez, menaçant sérieusement la IIIe armée égyptienne. En occupant les monts Geneïfa, les *IDF* contrôlent l'axe Le Caire–Suez, coupant ses lignes de ravitaillement…

8 À l'origine, un complexe de bâtiments agricoles comportant une infrastructure d'irrigation d'origine japonaise. Le lieu a été considérablement fortifié par les Égyptiens.

Épave de T-55 égyptien dans le désert du Sinaï.
Le repère rouge est certainement un marquage israélien.
Droits Réservés

Un SA 321K Super Frelon décolle devant un char Patton. Ces deux véhicules ne sont pas de première jeunesse et ont déjà connu la guerre de 1967.
Israeli Government Press Office

Quand le cessez-le-feu entre en vigueur au soir du 22 octobre, la situation de la IIIe armée égyptienne est si critique que les pilotes libyens interviennent – en vain – pour freiner l'avance israélienne. Parallèlement, d'Ismailia au nord, le général Sharon, menace à son tour d'isoler complètement la IIIe armée en coupant la route avec Le Caire. Les autorités égyptiennes paniquent : bien implantées en Égypte, les forces israéliennes sont aux portes de la capitale ! Acculés à la défaite, et malgré une belle résistance à Suez, les Égyptiens ne peuvent qu'accepter les résolutions 339 et 340 du Conseil de sécurité de l'ONU demandant un cessez-le-feu immédiat : les combats du Kippour sont terminés…

La traversée du canal mais dans l'autre sens ! Un Patton passe en territoire égyptien à l'aide d'un simple bac. La contre-attaque israélienne de la mi-octobre est foudroyante.
Droits Réservés

▲ Deux artisans de la victoire, deux militaires et deux hommes politiques : Ariel Sharon (tête bandée) et Moshé Dayan posent côte à côte ; l'un commande une division, l'autre est ministre de la Défense.
Droits Réservés

ÉTAT DES PERTES

Côté israélien, on dénombre 2 680 morts (environ la moitié sont des tankistes, dont un pourcentage élevé de chefs de char, ces derniers ayant l'habitude de diriger leur engin en se tenant hors de l'habitacle), 5 500 blessés et 294 prisonniers. Sur le plan matériel, 400 blindés ont été détruits ; 102 avions ont été mis hors de combat, soit presque 30 % du parc aérien de *Tsahal*, ainsi que 5 hélicoptères. Il faut noter que la quasi-totalité des appareils perdus a été le fait d'armes antiaériennes et non de l'aviation ennemie…

La coalition arabe perd un grand nombre d'hommes : 15 000 morts (environ 12 000 Égyptiens, 3 000 Syriens, ainsi que 13 Irakiens et 6 Marocains), 35 000 blessés égyptiens et 5 600 syriens, 8 400 prisonniers égyptiens et 411 syriens. 1 000 chars égyptiens ont été détruits et 1 150 du côté syrien, sans compter la capture par les Hébreux de centaines de véhicules blindés de tout type. Les alliés arabes ont aussi perdu plus de 66 % de leur aviation (235 avions et 42 hélicoptères égyptiens ; 135 et 13 syriens). Enfin, 11 navires lance-missiles et 5 torpilleurs ont été endommagés. 47 batteries de missiles sol-air ont été perdues.

Mise à part la guerre de 1948-49, celle du Kippour demeure la plus meurtrière pour Israël comme pour ses ennemis. La disproportion des matériels mis hors d'usage traduit aussi la haute valeur des soldats et de l'armement de *Tsahal*.

DES CONSÉQUENCES INTERNATIONALES

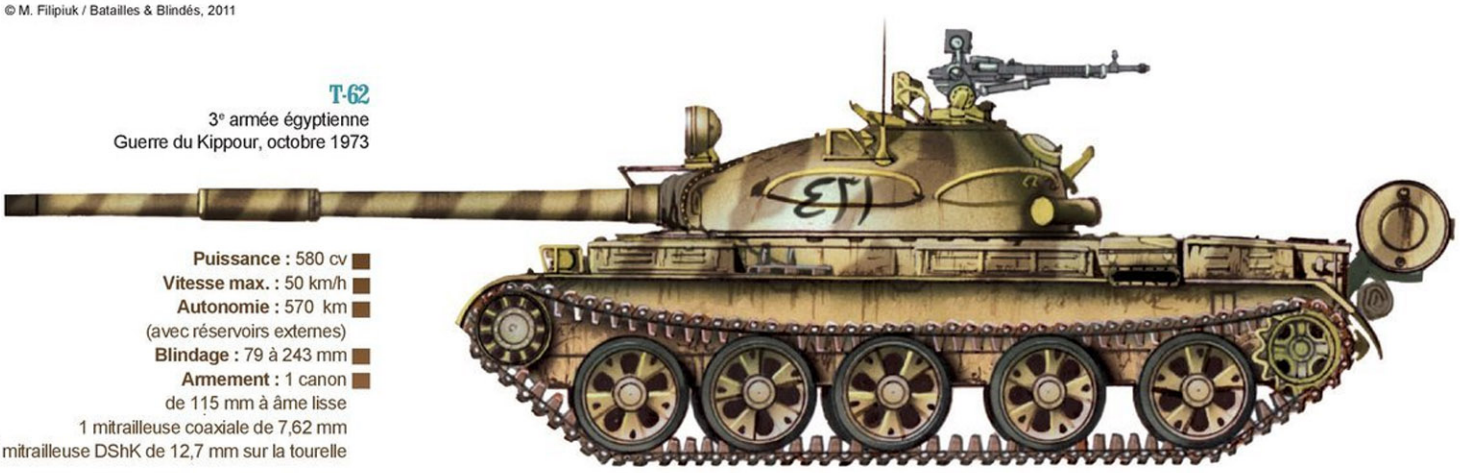
Le 17 octobre, face aux contre-offensives victorieuses de *Tsahal*, les pays de l'OPAEP (Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole) décident de réduire de 5 % leurs exportations jusqu'à « la libération des territoires occupés ».

Pendant toute la durée du conflit, les superpuissances américaine et soviétique ont ravitaillé les belligérants. L'Égypte et la Syrie reçoivent ainsi par voie aérienne et maritime 1 200 tanks et 300 MiG-21, tandis que les Américains acheminent plus de 50 000 tonnes de matériels en Israël (opération « Nickel Grass »), en particulier 40 Phantom F4, 36 Skyhawk et 12 Hercule C-130. Ces avions – jusque-là opérationnels dans des escadrilles de l'*USAAF* (*4th Tactical Fighter Wing*, *33rd Tactical Fighter Wing* et *57th Fighter Weapons Wing*) – sont livrés tels quels, une étoile de David étant rapidement peinte sur chacun d'entre eux pour recouvrir l'insigne américain… L'influence des USA fut déterminante lors des contre-offensives israéliennes des 13-14 octobre, mais l'URSS réagit dès le 18 pour exiger l'arrêt des combats, en menaçant d'envoyer des troupes sur zone le 23.

Cette guerre perdue est cependant pour les Arabes un relatif succès diplomatique : ils ont montré leur force et peuvent désormais discuter sur un pied d'égalité avec Jérusalem. Au sud, dès le 11 novembre, une zone tampon de 3 à 6 km de large est créée entre les belligérants, et surveillée par les forces de la FUNU (Force d'urgence des Nations unies). Cela aboutira au retrait des forces israéliennes des rives occidentales du canal le 3 mars 1974. Au nord, les discussions sont plus difficiles et aucun entretien direct n'a lieu entre les deux camps. Pire, une guerre d'usure va perdurer, comme en 1968 à la frontière égyptienne, et il faudra attendre le 31 mai 1974 pour que Damas et Jérusalem signent, à Genève, un « accord sur le dégagement des forces israéliennes et syriennes » d'une zone démilitarisée de 1,5 à 8 km contrôlée par des troupes onusiennes[9].

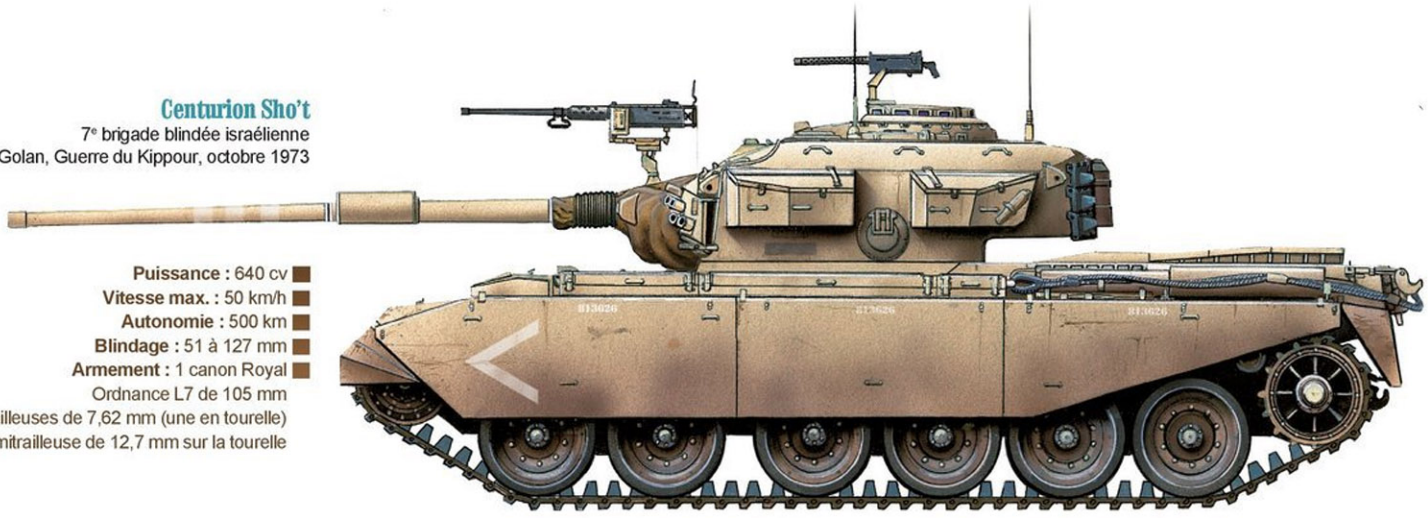
▼ En 1974, suite à des accords de désengagement, les chars israéliens quittent la rive Ouest du canal de Suez. Ce sera le dernier acte médiatique de ces M60 A1 Patton, dits Magach 6 au sein de Tsahal.
United Nations

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2011



T-62
3e armée égyptienne
Guerre du Kippour, octobre 1973

Puissance : 580 cv
Vitesse max. : 50 km/h
Autonomie : 570 km
(avec réservoirs externes)
Blindage : 79 à 243 mm
Armement : 1 canon
de 115 mm à âme lisse
1 mitrailleuse coaxiale de 7,62 mm
1 mitrailleuse DShK de 12,7 mm sur la tourelle



Centurion Sho't
7e brigade blindée israélienne
Front du Golan, Guerre du Kippour, octobre 1973

Puissance : 640 cv
Vitesse max. : 50 km/h
Autonomie : 500 km
Blindage : 51 à 127 mm
Armement : 1 canon Royal
Ordnance L7 de 105 mm
2 mitrailleuses de 7,62 mm (une en tourelle)
1 mitrailleuse de 12,7 mm sur la tourelle

DES CONSÉQUENCES INTÉRIEURES

Pour les Arabes, l'honneur est sauf ! La preuve en est que les Égyptiens célèbrent toujours ce conflit. De plus, le pouvoir du nouveau Raïs Anouar el-Sadate est consolidé et il pourra entamer des négociations directes avec les dirigeants israéliens jusqu'aux Accords de paix de Camp David en 1979. Ironie de l'histoire, il sera assassiné le 6 octobre 1981 lors du défilé célébrant le début de l'offensive arabe huit ans auparavant…

Quant aux Hébreux, il en est tout autrement : surpris par l'offensive égypto-syrienne, débordés et manquant de peu d'être défaits, les militaires israéliens sont passés au bord de la catastrophe ; les conséquences pour certains responsables vont être brutales ! Une commission dite « Agranat », du nom du président de la Cour suprême Shimon Agranat, est immédiatement mise en place afin d'enquêter sur les dysfonctionnements à l'origine du désastre. Le 2 avril 1974, le rapport tombe et pointe du doigt « l'assurance excessive » de *Tsahal*, son attitude désinvolte et sa sous-estimation des forces arabes jugées trop faibles pour se lancer dans une attaque d'envergure.

Le général David Elazar est poussé à la démission pour ses manquements dans les préparatifs en vue d'un conflit armé. Le commandant du front Sud, Shmuel Gonen, est démis de ses fonctions pour ses fautes de commandement. De plus, les services secrets sont accusés de ne pas avoir anticipé l'offensive et des têtes tombent : le patron d'*Aman* (le Renseignement militaire) Eli Zeira, le député Aryeh Shalev, etc. Les politiques ne sont pas directement mis en cause, mais face à une vague montante de mécontentement populaire, le cabinet de Golda Meir annonce sa démission collective [10] le 11 avril 1974.

BILAN

La diplomatie égyptienne a réussi à bluffer Jérusalem, en apparence protégée par la ligne « Bar-Lev » et par trois victoires contre trois coalitions arabes. Les Israéliens se sentent invulnérables… « *Nous ne pouvions croire qu'ils en étaient capables. Nous les méprisions* » déclara par la suite Zvi Zamir, le patron du *Mossad* (les services secrets extérieurs) en 1973… De plus, depuis l'entrée en scène du terrorisme palestinien, les services de renseignements israéliens se sont davantage concentrés sur les organisations clandestines que sur les États voisins… Une fois la surprise passée, les *IDF* vont retrouver leur élan d'antan. Une fois la couverture antiaérienne annihilée, l'entraînement et l'armement des forces israéliennes vont faire la différence face à un matériel soviétique moins sophistiqué et servi avec moins de compétence. ■

9 La « Force des Nations unies chargée d'observer le dégagement » (FNUOD).

10 Un autre présidé par le travailliste Yitzhak Rabin lui succédera.

Bibliographie

- Bidwell (S.), *Histoire de la Guerre terrestre*, 1977, Édition Elsevier Séquoia, 248 p.
- Morris (B.), *Victimes, Histoire revisitée du conflit arabo-sioniste*, 2003, Éditions Complexe IHTP-CNRS, 852 p.
- *L'Histoire au jour le jour. Israël, Palestine, un destin partagé ; 1897-1997*, Numéro spécial des *Dossiers et documents du Monde*, octobre 1997
- Foss (C.F.), *L'encyclopédie des blindés*, 1978, Édition Elsevier Séquoia, 248 p.
- Razoux (P.), *Tsahal ; nouvelle histoire de l'armée israélienne*, 2008, Tempus-Perrin, 714 p.

TIGER

« LA BÊTE DE GUERRE »

Le *Panzer VI Ausf. E* Tiger est l'un des rares engins chenillés à être entré dans la légende de la guerre mécanisée. Loué par ses équipages, redouté par ses adversaires, ce char régnera en maître absolu sur de nombreux champs de bataille avant que les Alliés ne se dotent d'armes et de tactiques spécifiques pour l'affronter. Car si les Soviétiques réalisèrent avec le T-34 un char moyen bien supérieur à ses homologues, les Allemands vont quant à eux révolutionner la catégorie supérieure, celle des « lourds ».

Avec ses 57 tonnes en ordre de bataille et sa pièce de 88 mm à longue portée, le Tiger démontre dès ses premiers engagements à l'Est toute l'étendue de son potentiel : il peut détruire des cibles avant même que celles-ci ne l'aient repéré ! Au contraire, si l'ennemi arrive à l'accrocher à courte distance, son blindage frontal de 120 mm en tourelle lui offre une protection plus que confortable pour aligner posément l'agresseur dans sa ligne de mire et l'éliminer avant de se retirer… Dans ces conditions, comment s'étonner que les *GIs* et tankistes américains localisent des Tiger partout, prenant le moindre *Panzer IV* pour un terrible fauve ?

Cependant, si le char est bien conçu et répond intelligemment aux attentes des unités blindées allemandes, il n'en reste pas moins que ce n'est pas une machine parfaite et encore moins polyvalente.

Nombre de ses défauts sont rédhibitoires : l'engin est trop lourd, son moteur est fragile, consomme beaucoup, etc. le Tiger a ainsi une trop faible autonomie pour mener des chevauchés blindées et exploiter des percées…
Au fil des mois, les tankistes et fantassins ennemis vont apprendre à connaitre les points faibles de la bête : les Soviétiques tenteront très tôt de la rendre aveugle en criblant ses épiscopes de projectiles, ils s'en prendront aussi aux chenilles et aux trappes moteur pour immobiliser le fauve à coup de mines ou de cocktails « Molotov »… Les Anglo-saxons, eux, s'apercevront vite que leur arsenal terrestre est peu efficace contre le char lourd et qu'il vaut encore mieux faire appel à l'aviation tactique pour se charger de sa destruction…
Quoi qu'il en soit, avec ce puissant *Panzer*, le combat blindé prend une nouvelle dimension : sur le plan technique, le *Reich* a résolument fait le pari de la qualité, les Alliés celui de la quantité. Au final, le Tiger a-t-il tenu toutes ses promesses ? Pour répondre à cette question, trois articles ont été réunis : une analyse technique basée sur des rapports allemands mais aussi britanniques, un récit portant sur l'engagement de Tiger « hybrides » dans les derniers jours de la guerre et, enfin, un historique d'une *Abteilung SS*, la 102/502, véritable « brigade de pompiers » engagée sur les points chauds de tous les fronts.

Le train de roulement à roues entrelacées a l'avantage de répartir uniformément la pression massique sur la longueur du brin de chenille en contact avec le sol. Toutes médailles a son revers : pour avoir accès et réparer les galets intérieurs, il faut nécessairement démonter ceux de la couche extérieure.

UN FAUVE AUX GRIFFES LIMÉES

Par Hugues Wenkin

LES FAIBLESSES DU TIGER

À sa sortie en 1942, le Tiger se révèle être un *Panzer* révolutionnaire, capable de s'opposer efficacement aux marées blindées soviétiques. L'engin gagne rapidement une réputation d'invincibilité, mais il n'en demeure pas moins que le premier vrai char lourd de la *Wehrmacht* n'est pas exempt de défauts de conception, loin s'en faut ! Revue de détails.

L'origine de l'épaisseur de la cuirasse du Tiger est à rechercher dans les tâtonnements qui ont jalonné sa genèse. En effet, les premiers prototypes du puissant *Panzer* sont conçus pour être des chars de rupture. Leur fonction est de percer les lignes de défense adverses pour permettre ensuite une exploitation par des engins plus rapides, obligatoirement plus légers et donc moins bien protégés. Jusque-là, la mise au point d'efficaces techniques d'assaut d'infanterie a permis d'obtenir les résultats escomptés, et ce n'est qu'à partir d'avril 1941 qu'apparaît le besoin de disposer d'un blindé capable de résister au canon de 76 mm des engins soviétiques. Le programme de char de rupture est dépoussiéré et la protection frontale requise est revue à la hausse, pour atteindre 100 mm d'épaisseur.

En effet, l'heure est grave pour la *Panzerwaffe*, qui voit pour la première fois sur le front de l'Est sa suprématie âprement disputée par l'adversaire. L'urgence implique que les délais impartis pour développer le nouvel engin lourd soient très courts, aussi n'est-il pas question de repartir de zéro, mais bien d'adapter les prototypes existants. Par ailleurs, afin de faciliter la production, il est absolument indispensable de concevoir une caisse aux formes simples, minimisant les opérations d'usinage et d'assemblage.

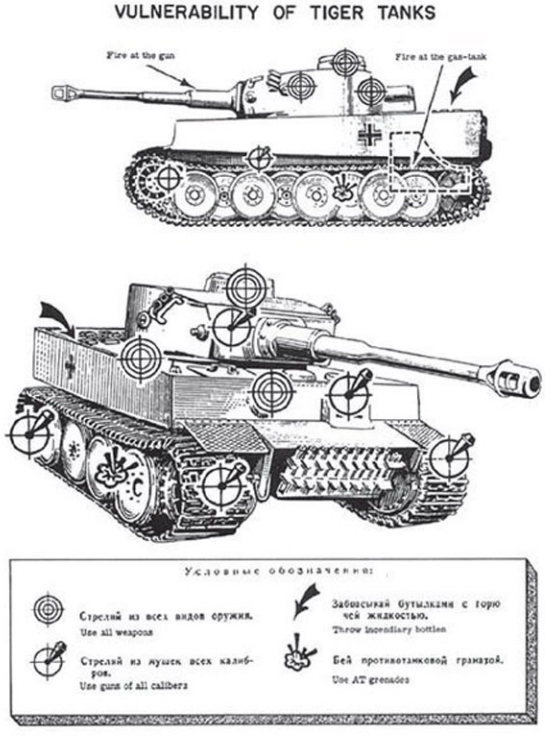
Il en résulte *grosso modo* un char massif, dont la protection balistique est obtenue essentiellement par l'épaisseur du blindage et par la qualité de l'acier utilisé, plutôt que par de complexes facteurs de forme. Si bien qu'en 1942, la cuirasse du Tiger est d'une dimension qui sort de l'ordinaire : le blindage frontal du glacis, faiblement incliné, s'élève à 100 mm, tandis que les flancs et la poupe sont protégés par des plaques de 80 mm. La tourelle, quant à elle, présente un mantelet en acier moulé de 120 mm.

Ces dimensions hors normes sont associées à un acier homogène, laminé, d'une teneur en carbone de 0,5 %, allié à des métaux spéciaux afin de lui procurer une haute résilience : il contient 2,5 % de chrome et du molybdène à raison de 0,55 %. Cet alliage donne un matériau dur mais capable d'encaisser d'importants chocs cinétiques. Les échantillons testés par le *Military Intelligence 10* (le service de renseignements technologiques de l'Armée britannique) sur des engins capturés indiquent un indice de dureté Brinell variant de 255 à 300, ce qui peut être considéré comme très élevé.

L'utilisation d'un acier homogène favorise aussi l'assemblage, car il est plus facilement électro-soudable. Comme sur le Panther, mais à une moindre échelle, le Tiger voit également l'intégration de joints de soudure crénelés. Les interstices entre les plaques ne sont donc plus rectilignes mais en forme de queue-d'aronde : cette technique, révolutionnaire pour l'époque, permet d'augmenter la rigidité de la structure par un entrelacement des plaques et engendre des joints de plus grande longueur, répartissant ainsi bien mieux les contraintes mécaniques dues à l'impact d'un projectile.

▲ Changement de tourelle pour cet engin aux mains des mécaniciens d'un atelier de campagne. Ces hommes feront des miracles à Koursk, remettant en état des Tiger en une nuit pour le lendemain !

Toutes photos Archives Caraktère, sauf mention contraire.



◀ Les Soviétiques éditeront le parfait guide du casseur de Tiger, dont les deux croquis ci-dessous seront ensuite repris par l'*US Army*. Il montre les zones à frapper en priorité avec différents moyens : armes légères, canons, grenades antichars et cocktails Molotov.

Droits réservés

LES RAYURES DU FÉLIN

La protection conçue pour le *Panzerkampfwagen VI* remplit entièrement les exigences du cahier des charges. Néanmoins, elle pèche par deux défauts majeurs. D'une part, les parties horizontales de la superstructure ne sont que de 25 mm, cette limitation ayant pour effet de rendre l'engin particulièrement vulnérable aux tirs plongeants de l'artillerie ou de l'aviation tactique. Les *Hawker Typhoon* et les *Sturmovik* prélèveront d'ailleurs un lourd tribut en visant ces points faibles. Ce talon d'Achille structurel sera plus ou moins corrigé à partir de mars 1944, et l'épaisseur du toit de la tourelle passera à 40 mm. D'autre part, l'utilisation de plaques imposantes placées presque verticalement est loin d'être rationnelle d'un point de vue balistique. Il faudra attendre le Panther pour voir apparaître

dans les standards des bureaux d'études germaniques les blindages inclinés. Bien que répondant aux *desiderata* des équipages, la cuirasse du Tiger peut donc être considérée comme peu efficiente au regard de l'immense quantité de matière assemblée.

Ainsi caparaçonné, le Tiger surclasse tout de même largement ses adversaires. Les canons de 75 mm des *Sherman* ou de 76 mm des T-34 sont totalement incapables de perforer le blindage frontal de l'engin allemand. L'apparition des tubes britanniques de *17-Pounder* (équipant le M4 Firefly) et des S 53 soviétiques de 85 mm (pour le T-34/85) redonnera un semblant d'équilibre dans les combats de chars, encore que le Tiger bénéficiera toujours d'une allonge supérieure. Un Sherman Firefly devra par exemple s'approcher à 1 500 m pour avoir une chance de percer la caisse du *Panzer VI* – alors qu'il sera lui-même vulnérable au puissant tube de *8,8cm* dès 2 100 m !

Aussi imposante soit-elle, la protection balistique du Tiger pèche par une autre faiblesse de taille au niveau de l'écoutille du chef de char. Ce défaut ressort dans plusieurs rapports. Dans son livre *Tiger dans la boue*, Otto Carius en explique parfaitement l'origine et ses conséquences négatives au combat. Au moment des faits, l'as allemand occupe la place du chef de char et se penche dans la tourelle vers son canonnier pour allumer une cigarette : « *Kramer me donne du feu et au même moment un coup secoue notre char. Cela devait être un calibre colossal tiré par un canon d'assaut. Il venait cette fois du côté russe. Le canon était situé sur une hauteur à notre gauche. L'homme derrière moi avait déjà identifié la cible et la prenait sous son feu. La totalité de la coupole du chef de char avait été arrachée de mon Tiger. J'avais des éclats de shrapnel dans la tempe et au visage. Les blessures saignaient à profusion, mais sans aucune conséquence. Les choses auraient pu être beaucoup plus graves. Kramer a toujours critiqué le fait que je fumais. Cette fois-là, il a eu une bonne leçon ; si je ne m'étais pas courbé dans la tourelle au moment critique, j'aurais perdu la tête au sens propre du terme. Je n'aurais pas été le premier à qui cela arrivait. La raison peut être trouvée dans une erreur de conception. Sur les premiers Tiger, la coupole était encore soudée. Elle s'élevait haut et avait des fentes de vision directes. La trappe de la coupole se tenait verticalement quand elle était ouverte. Ainsi, à distance, n'importe qui pouvait découvrir que le char était vulnérable par le dessus. Un coup explosif touchant la trappe, et la charge entière s'introduisait vers le bas par l'écoutille. Si un chef de char voulait fermer cette ouverture, il devait s'exposer jusqu'à la taille pour désengager un cran de sûreté libérant la trappe.* »

Ce vice de conception est remplacé en juillet 1943 par un tourelleau moulé en goutte d'eau, équipé d'une écoutille à fermeture coulissante horizontale. Cette nouvelle coupole possède des épiscopes, ce qui permet au chef de char de ne pas s'exposer aux coups directs portés à la partie supérieure de son poste de combat. Pour être complets, signalons qu'à partir d'août 1943, les engins sortant d'usine sont revêtus de la pâte *Zimmerit*, permettant de diminuer l'adhésion des mines antichars magnétiques. Elle sera toutefois abandonnée un an plus tard.

LES CROCS DU TIGRE

La pièce *Flak 18/36* de *8,8cm* a gagné ses lettres de noblesse dans le combat antichar dès la guerre d'Espagne, puis durant la campagne de France. Ce canon très puissant à haute vélocité a sonné la fin du règne des Maltida II, lors de l'échec de l'opération « Battleaxe » en juin 1941[1]. Néanmoins, le choix d'une telle pièce (en fait sa variante *KwK 36*) pour équiper le nouveau char n'est pas évident. En effet, un gros calibre signifie que l'obus lancé accumule beaucoup d'énergie cinétique, car il est plus lourd que celui tiré par une pièce plus petite. Cette quantité de mouvement libère une énergie conséquente au moment de l'impact, suffisante pour disloquer la cible. Cet effet est contrebalancé par deux éléments qui agissent négativement au niveau balistique. D'une part, un projectile moins lourd est plus facile à accélérer, et donc emmagasine plus de célérité pour un volume de poudre identique : en sciences physiques, la vitesse permet d'acquérir plus d'énergie cinétique que la masse. En effet, pour une masse doublée, l'énergie est également doublée ; par contre, pour une vitesse doublée, l'énergie est quadruplée… D'autre part, plus un perforant est de petit diamètre, plus il pénètre facilement un blindage en profondeur. En outre, une pièce de taille moins importante demande une tourelle plus petite, donc plus discrète et plus légère.

▲ Ci-dessus :
Totalement verticaux et épais de 80 mm, les flancs sont des cibles privilégiées. Encore faut-il pouvoir manœuvrer et s'approcher à portée utile pour pouvoir prendre le fauve en défaut. À noter, l'éclatement de la couche de *Zimmerit* sous l'impact.

▲ Photo du haut :
Les 100 mm d'acier homogène sont pratiquement invulnérables aux armes antichars alliées. Pendant l'année 1943, les *schwere Panzer-Abteilungen* n'auront pratiquement aucun adversaire capable de leur résister.

1 Lire à ce sujet la rubrique « Chroniques africaines » de *Batailles & Blindés* n° 43.

Enfin, des obus moins gros nécessitent moins de ressources pour être fabriqués. Ainsi, à l'analyse, sélectionner un calibre de *8,8cm* pour armer un blindé dans l'optique d'un combat antichar n'est pas forcément le meilleur des choix…

Les seuls véritables avantages d'un obus plus lourd résident dans le fait qu'il perd moins rapidement de vitesse ; il permet théoriquement de traiter des cibles plus lointaines. Un gros calibre autorise également l'emport de plus de détonant dans les têtes hautement explosives et par conséquent d'avoir une efficacité accrue dans son rôle d'appui d'infanterie pour « traiter » des positions retranchées, ce qui est une valeur ajoutée non négligeable pour un engin de rupture tel que les penseurs allemands le conçoivent à l'époque.

Lors du développement du char, le débat sur le choix du bon calibre fait rage. L'*Heereswaffenamt* (le centre de recherche et développement de l'armée de Terre) n'est pas favorable au tube de *8,8cm*. Il lui préfère une pièce de *7,5cm*, longue de 70 calibres, dotée d'une haute vitesse initiale – arme qui sera d'ailleurs montée sur le *Panther* et qui se montrera plus performante en termes de capacité de perforation. Il semble que ce soit Adolf Hitler lui-même qui ait imposé le calibre de *8,8cm.* Cette caractéristique est d'ailleurs la seule véritable donnée que le *KwK 36* de 56 calibres partage avec le tube de *Flak* d'origine. La chambre de combustion est identique, mais les munitions diffèrent par leur mode de mise à feu. La pièce de DCA utilise un percuteur, tandis que le canon du Tiger fonctionne avec un igniteur électrique disposant d'une sécurité et d'une gâchette – interrupteur. Les obus ne sont donc pas interchangeables. En fait, pour les experts britanniques, le *KwK 36* est plus une extrapolation du *KwK 40 Lang* équipant le *Panzer IV* qu'une adaptation du *Flak 36*. Il n'en reste pas moins que, d'un point de vue balistique, l'arme est excellente. En fonction des projectiles tirés, elle est capable de perforer jusqu'à 138 mm de blindage à 1 000 m ! Ce qui lui assure une allonge plus importante que n'importe lequel de ses adversaires. Cependant, cet avantage diminue à courte portée ; c'est la raison pour laquelle les équipages de Tiger recherchent l'engagement à des distances de l'ordre de 1 200-1 500 m. Enfin, il faut signaler que le très pratique système de culasse à coin vertical autorise une cadence de tir de l'ordre de cinq à huit coups par minute.

▼ Généralement considéré comme étant un handicap, le poids important du Tiger constitue néanmoins un avantage balistique. La stabilité qu'il confère à la structure lui permet d'être une excellente plate-forme de tir.

Le canon est servi par des optiques de tir très performantes. Il y a tout d'abord le *Turmzielfernrohr 9b*, capable d'une magnification de 2,5 fois, remplacé par la suite par le modèle *9c* pour des visées jusqu'à 6 000 mètres de distance, avec un grossissement de 5 fois ! Comme le char peut effectuer également des tirs d'appui, il est très utile de connaître l'inclinaison de l'engin ; aussi, un clinomètre[2] est-il ajouté pour traiter des cibles jusqu'à 8 000 m !

LES MUSCLES DU MONSTRE

Pour être efficace, le char doit réunir toutes les conditions nécessaires à la mise en œuvre de l'arme embarquée. C'est pourquoi, une adéquation entre les caractéristiques du canon et celles de l'engin porteur est indispensable. À ce titre, le tube est en lui-même très bien étudié. Son poids important, ses amortisseurs puissants, la possibilité d'un mouvement ample de la pièce dans son berceau lors du recul et le frein de bouche à double étage sont des éléments qui en font une arme très bien amortie. Malgré la force du recul, elle ne transfère au Tiger qu'une maigre partie du choc lié au tir. Par ailleurs, l'engin est lourd et dispose donc de l'inertie suffisante pour absorber ce déplacement d'énergie. Tous ces critères font du *Panzer VI* une plate-forme de tir très stable pour son *8,8cm*.

La tourelle actionnée par un moteur hydraulique pivote à la vitesse

2 Ou inclinomètre, un capteur servant à mesurer des angles par rapport à la ligne d'horizon.

appréciable d'une révolution complète en 60 secondes. Elle pèche cependant par un manque d'équilibrage, ce qui engendre des variations de vitesse de rotation quand la caisse est fortement inclinée. Par ailleurs, dans certaines circonstances, les gaz résultant de la combustion du diglycol, servant à la propulsion des projectiles, s'accumulent dans le poste de combat. Ces fumées contiennent une forte proportion de gaz carbonique nocif et d'ammoniac ayant la fâcheuse tendance à irriter les muqueuses de l'équipage…

Par ailleurs, si les optiques de tir sont très efficaces, elles transmettent le flash de lumière au départ du coup, ce qui a pour effet d'aveugler provisoirement le chef de char, qui aura bien du mal à observer dans les meilleures conditions le résultat de son tir.

Le nombre d'obus embarqués est de 92, répartis dans dix containers. Il y en a quatre de seize coups installés dans les flancs de l'engin. Ils sont directement accessibles par le chargeur en fonction de la position de la tourelle. Quatre autres, d'une capacité de quatre obus, sont situés sur le plancher, où ils ne sont pas, à proprement parler, à disposition directe pour le combat. Les douze derniers coups ne peuvent pas être considérés comme utilisables au combat, mais plutôt comme une réserve embarquée : il y en six derrière le chauffeur et six sous la table de la partie rotative. Ceux-là ne peuvent être atteints que si le canon est à 12 heures. Un rapport britannique indique que pendant la campagne d'Afrique du Nord, la dotation se répartit entre différents types de munitions de la façon suivante : 23 coups (soit 25 %) d'explosifs du type *Sprenggranate 39*, 61 coups perforants à coiffe balistique (soit 66 %) du type *Panzergranate 39* et enfin 8 *Panzergranaten 40* (soit 9 %) à noyau de tungstène. La vitesse initiale de la « 40 » est plus élevée, car la douille contient une charge de propulsion plus importante. En termes balistiques, cela se traduit par une augmentation de sa capacité de pénétration, qui passe à 138 mm à 1 000 m sous un angle de 30°. Néanmoins, au fil de la guerre, le tungstène se faisant rare, la *Panzergranate 40* devra être utilisée seulement en ultime recours. D'une manière générale et en comparaison avec d'autres engins, la dotation en munitions peut être considérée comme importante et très accessible. Il y a toutefois un bémol : les containers ne sont pas blindés, ce qui diminue les chances de survie du *Panzer* en cas de coup au but.

Les premiers Tiger emportent six lance-pots fumigènes actionnés électriquement et disposés par trois sur chacun des flancs de la tourelle. Ayant tendance à s'auto-allumer tout en émettant des gaz toxiques incommodant l'équipage, ils sont supprimés en octobre 1943. Par la suite, afin d'améliorer la qualité de la défense rapprochée, cinq lance-grenades sont ajoutés, un sur chaque coin de la superstructure de la caisse et un troisième à la même hauteur sur le côté gauche, légèrement en retrait du puits de tourelle. Ces lanceurs seront démontés dix mois plus tard pour être remplacés en mars 1944 par la *Nahverteidigungswaffe* : une ouverture pivotante, inclinée à 45° et permettant le jet de grenades fumigènes ou à fragmentation et de fusées de signalisation.

En résumé, si un tube long de *7,5cm* équivalent à celui du Panther avait pu apporter une capacité antichar accrue pour un encombrement moindre, le *8,8cm KwK 36 L/56* est déjà une arme efficace et polyvalente. L'armement secondaire est puissant et bien disposé mais, à l'usage, n'offrira pas au char de protection efficace en combat rapproché contre l'infanterie adverse. C'est la raison pour laquelle les engins devront être fréquemment flanc-gardés par un peloton de fantassins et un canon d'assaut.

▼ **Ci-dessous :** Le Tiger emporte 92 coups, une dotation en munitions pouvant être qualifiée de conséquente comparée à celle des autres engins. À noter le support pour lance-pots fumigènes sur le flanc de la tourelle, dont les tubes ont été démontés.

▼ **Photo du bas :** Un obus de 88 mm à haute vitesse initiale est pourvu d'un encartouchement imposant qui le rend difficile à manipuler dans un endroit aussi exigu qu'un char. Bundesarchiv Bild-101I-311-0904-29 (Vack)

LES PATTES DU FAUVE

Le poids du char aurait pu avoir de graves conséquences pour sa mobilité si ses concepteurs n'avaient pas pris garde à maintenir une pression au sol convenable. Le projet initial prévoyait des chenilles d'une largeur de 520 mm, mais l'*Heereswaffenamt* augmente ses exigences. Il demande l'ajout d'un système de passage à gué en submersion totale et d'une protection des chenilles complémentaire, sous la forme d'un bouclier blindé escamotable. Il devient évident que la prise de poids subséquente devra être compensée par l'élargissement des chenilles et l'ajout de deux rangées de galets supplémentaires pour répartir les contraintes liées à cette surcharge et éviter l'usure prématurée des cerclages en caoutchouc. Au final, la largeur des chenilles passe donc à 725 mm, avec 24 roues de route au lieu de 16. Mais cet accroissement fait alors sortir l'engin des gabarits des lignes de chemin de fer, ce qui l'empêche d'être transporté par train ! Pour régler le problème, une seule solution : chaque engin reçoit deux jeux de patins de chenilles. L'un, de largeur standard, est utilisé pour le transport et baptisé *Verladeketten ;* tandis que l'autre, appelé *Marschketten,* est monté pour les marches d'approche et le combat. Par ailleurs, des garde-boue latéraux démontables doivent être ajoutés. Si la mobilité tactique s'en trouve sauvée, cette particularité compliquera très sensiblement la tâche des équipages, qui seront contraints de changer les chausses de leurs monstres d'acier à chaque transfert par voie ferrée. Au moment du déchargement de la plate-forme ferroviaire, les chenilles de combat (2,85 tonnes pièce) sont mises en place sur le sol devant l'engin à l'aide d'un semi-chenillé ou *Zugkraftwagen*. Un maillon de la *Verladeketten* est détaché. Le char avance à l'aide de l'autre chenille et vient se positionner sur le second jeu de patins jusqu'à la fin de la chaîne. Le reste de la chenille est alors tracté pour passer sur les roues de route depuis l'arrière vers l'avant et être engagé sur les dents du barbotin. Ce dernier fait alors office de cabestan pour tendre l'ensemble de la *Marschketten* et enfin permettre la fermeture du jeu de patins. L'opération recommence alors pour l'autre côté… On le comprend aisément, la tâche est longue et pénible.

Pour ce qui est du train de roulement, celui-ci est de type Christie sans galets de retour. Il est composé de huit jeux de roues imbriqués. Comme pour le *Panther*, cette configuration est imposée par la lourdeur de la cellule et la nécessité de répartir au mieux son poids tout au long du brin de chenille en contact avec le sol. Les roues sont suspendues par un jeu de barres de torsion traversant la coque. Très souple, ce système améliore la protection de l'équipage contre les explosions de mines antichars, mais a l'inconvénient d'augmenter par son encombrement la hauteur de l'habitacle. Bien qu'étant une solution élégante, cette conception n'a pas que des avantages : en cas de destruction d'une roue, il est souvent indispensable de démonter celles qui lui sont adjacentes pour réparer. En outre, il est relativement compliqué de travailler sur les barres traversant l'habitacle.

La raréfaction du caoutchouc, matériel stratégique dont le *III. Reich* est déficitaire, entraîne une modification du train de roulement à partir de février 1944. Le train de route à bandage est remplacé par un autre en acier. Un disque de caoutchouc est toujours présent, mais celui-ci est enclavé au niveau du moyeu. Il remplit toujours son rôle qui est d'absorber les vibrations transmises à la cellule ; toutefois, il est d'une taille bien moins importante et s'use moins vite. Les roues étant plus résistantes, il n'y en a plus que deux rangées par axe. Il n'est donc plus nécessaire de les démonter pour le changement des chenilles. Le défaut de cette modification réside dans la complexification de l'entretien car,

▼ Le poids important du Tiger est un point très négatif pour sa mobilité. Les ponts dans la steppe russe capables de résister aux sollicitations générées par le fauve sont rares. Les itinéraires de progression doivent être très bien reconnus. IWM

pour remplacer les moyeux, il faut un outillage spécial que n'ont pas les pelotons de maintenance en campagne…
L'autre élément important pour la mobilité d'un engin est son rapport poids/puissance. Ici aussi les augmentations de poids dues aux exigences successives de l'*Heereswaffenamt* entraînent des conséquences perceptibles. À l'origine, le moteur prévu est un Maybach HL210 P 45 de douze cylindres en V développant 642 chevaux à 3 000 tours par minute. À partir de mai 1943, une version plus puissante est installée dans la cellule : d'une cylindrée de 23 litres, le HL230 P 45 fournit 700 chevaux à 3 000 tours par minute. La différence fait bondir le rapport poids/puissance de 11,2 chevaux par tonne à 12,2, ce qui permet au Tiger de rattraper en partie ses adversaires bien mieux lotis car plus légers. À titre de comparaison, un Sherman M4 dispose d'un rapport de 13,22, un T-34/76 monte à 19 chevaux/tonne et un Cromwell *Mk V* affiche un rapport de 21,5. Bien évidemment, une puissance embarquée aussi importante se paie en termes de consommation de carburant. Pour le *Panzer VI*, cette dernière est phénoménale : 270 litres pour 100 km sur route et 450 litres en tout-terrain ! Cela signifie qu'un Tiger avec son plein de 540 litres peut à peine parcourir 100 km en situation de combat ou 200 km sur route quand un T-34 peut en faire 450… L'appétit pantagruélique du HL230 P réduit donc considérablement l'autonomie des engins et complique l'approvisionnement logistique en carburant. Par voie de conséquence, la quantité d'essence nécessaire aux *schwere Panzer-Abteilungen* est telle que leur mobilité opérationnelle est extrêmement réduite, un inconvénient majeur pour ces unités jouant les pompiers du front !
De son côté, la boîte de transmission fonctionne de manière semi-automatique. Il y a 8 vitesses avant et 4 arrière. Le système permet de transférer toute la puissance motrice disponible d'un barbotin à l'autre. Il donne également la possibilité de tourner sur place en mettant en mouvement les deux chenilles dans des sens de rotation inversés. Comparé au système qui équipait le *Panzer I* sur lequel, pour tourner, la force motrice devait être diminuée à l'aide de freins manuels, cela peut être considéré comme une véritable révolution technique : un engin de 63 tonnes peut maintenant être piloté sans fatigue, aussi aisément qu'une voiture.
Enfin, le poids important de l'engin implique l'usage de ponts spéciaux, bien évidemment inexistants en URSS. De fait, pour traverser les voies d'eau non guéables, un schnorkel escamotable est installé sur les Tiger. Le dispositif est très complexe, car il exige que la cellule soit rendue étanche par de nombreux joints en caoutchouc et la jonction du puits de tourelle par l'ajout d'un boudin gonflable[3]. Le coût et la main-d'œuvre pour la mise en place d'un tel équipement sont si élevés qu'il sera abandonné en septembre 1943, ce qui diminuera d'autant les capacités de projection des unités, réduites à utiliser les voies ferrées pour leur transport… avec la problématique de changement de chenilles que cela implique !

▼ Le premier cliché est rare : un Tiger chaussé de ses patins larges chargé sur une plate-forme ferroviaire ! Ces deux photos illustrent parfaitement l'avantage du nouveau train de roulement à galets en acier (en bas). Plus résistants, leur nombre peut être réduit d'une rangée et il n'est pas nécessaire de procéder au démontage fastidieux de la couche extérieure pour le transport par train. Néanmoins, les chenilles doivent toujours être changées pour permettre le chargement. Notez la présence de l'autre jeu de maillons sous le nez du char.
US Nara

DANS LE VENTRE DE LA BÊTE

L'organisation interne d'un char influe énormément sur les performances de l'équipage au combat. En effet, le confort de l'habitacle réduit la fatigue tout en augmentant l'endurance et la vigilance. Les possibilités de communication à l'intérieur de la cellule permettent aux tankistes de coopérer plus ou moins efficacement en situation de combat. Depuis le *Panzer III*, la disposition interne des blindés chenillés allemands n'a guère évolué. Dans un Tiger, le pilote demeure donc à l'avant gauche, le radio-mitrailleur à sa droite, tandis que le chef de char, le canonnier et le pourvoyeur prennent place dans la tourelle. Cette dernière doit être considérée comme le véritable poste de combat de l'engin. Le fait que les trois hommes y soient réunis est à la base de son efficacité et cette disposition sera d'ailleurs copiée par l'adversaire. Elle reste même d'actualité jusque dans les *Main Battle Tanks* de seconde génération, tels que le Abrams ou le Léopard 1 (seul le mitrailleur de caisse jugé, après-guerre, peu rentable au regard de l'espace utilisé sera éliminé).

3 Ce dispositif ingénieux sera réutilisé sur les MBT d'après-guerre tels que le Léopard 1.

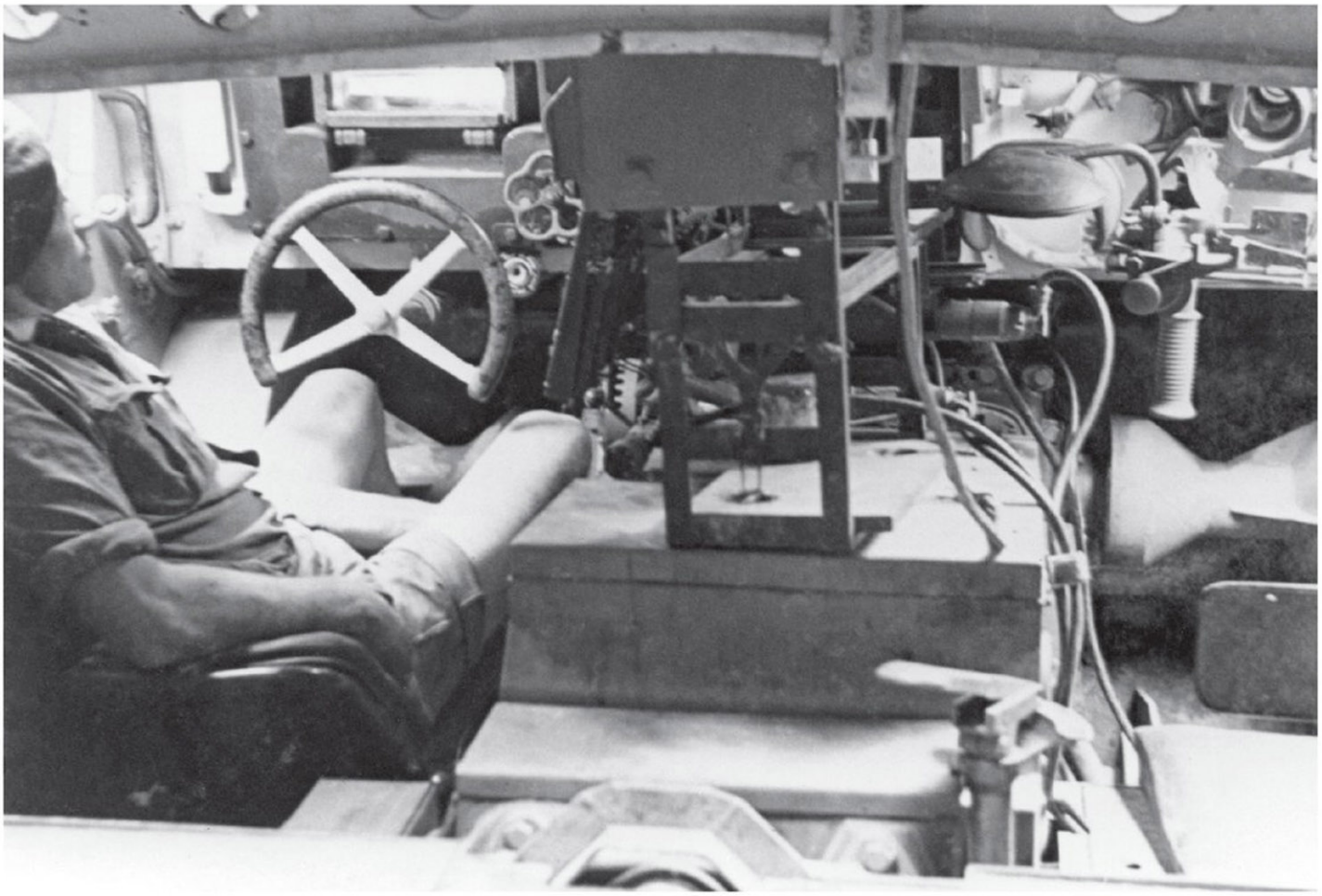
La position du chef de char est située en tourelle à 7 heures. Deux strapontins superposés lui permettent d'être assis soit complètement à l'intérieur de l'habitacle, soit la partie haute de la tête effleurant la coupole. Replié, le strapontin supérieur sert de dossier lors de l'utilisation du siège inférieur. Le tourelleau est constitué d'un cylindre percé de cinq fentes de vision munies de blocs de verre de 94 mm d'épaisseur sur les premiers modèles. À partir de juillet 1943, le nouveau modèle à sept épiscopes, plus protecteur et moulé en goutte d'eau, remplace l'ancien. Il est semblable à celui installé sur le *Panther Ausf. A*. Principal reproche : la vision du champ de bataille est insuffisante à proximité directe de l'engin. Le commandant n'est en effet pas en mesure de voir le sol à moins de 16 m de l'avant du char. Pour l'arrière, et surtout à 4 heures, la vision du sol est impossible en deçà de 30 à 40 m, à cause de la position du tourelleau qui est excentré à gauche. C'est d'ailleurs de cette direction que les rapports d'évaluation alliés conseillent aux casseurs de chars d'arriver en rampant… Orientée à 7 heures, une fente de tir permet bien de couvrir les approches à l'arrière gauche du char, mais elle sera supprimée sur les derniers modèles !

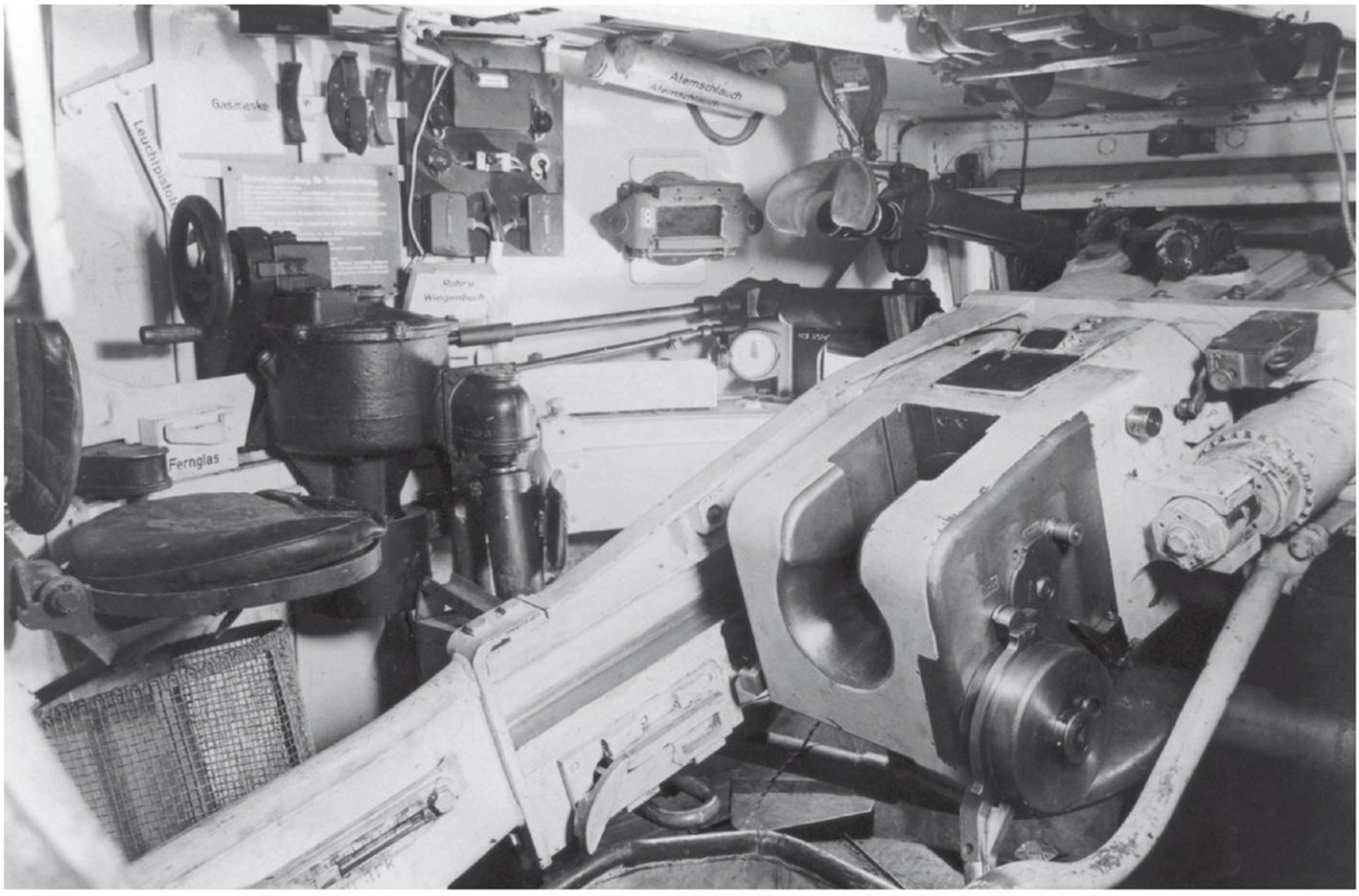
Pour communiquer avec l'équipage, le chef de char utilise un interphone. L'officier peut provoquer la rotation de la tourelle à l'aide d'une manivelle installée devant lui, une astuce pratique pour désigner les objectifs de tir au canonnier. En définitive, le poste de combat du commandant est relativement étroit et particulièrement inconfortable, surtout quand le strapontin supérieur, démuni de dossier, est utilisé.

Le canonnier est assis dans la tourelle, devant son supérieur hiérarchique. *Via* un plateau basculant, son pied droit commande la rotation hydraulique de l'ensemble du poste de combat. Le sens giratoire dépend de l'inclinaison du plateau. Si le système est pratique, il est toutefois inconfortable, tant il demande une élongation des muscles de la cheville. Par ailleurs, c'est également avec une pédale placée devant le pied droit qu'est actionnée la mitrailleuse coaxiale. Ainsi, quand le canonnier tourne la tourelle, il ne peut en même temps tirer à la mitrailleuse !

Pour son pointage, le canonnier dispose d'une lunette binoculaire de type *T.Z.F.9b* qui autorise un champ de vision de 23° en site, de 17° en élévation et de 7° en dépression : du coup, le sol n'est visible qu'à partir de 14 m… Cette distance est bien trop considérable pour pouvoir utiliser efficacement la mitrailleuse coaxiale pour la défense rapprochée périphérique. Notons qu'une fente

▼ Le poste de pilotage est relativement spacieux. L'engin se conduit comme une simple voiture. La fente de vision, d'une taille respectable, offre au chauffeur une bonne vue sur son environnement. On entrevoit le poste de combat du radio-mitrailleur. Son viseur ne lui permet de voir le sol qu'à une distance de 12 m, ce qui est particulièrement handicapant pour le combat rapproché. BTM





▲ L'imposante tourelle est dimensionnée pour recevoir le tube de 88 mm. Le pourvoyeur est installé à droite de la culasse. Le strapontin du chef de char est visible sur la gauche. Le canonnier prend place devant lui.
BTM

de vision installée à 9 heures dans la paroi verticale de la tourelle donne une bonne visibilité sur le flanc gauche. Le siège n'est pas ajustable et un bouclier de protection des jambes restreint particulièrement l'espace disponible et en fait l'endroit le plus inconfortable du véhicule. Par ailleurs, en cas d'évacuation urgente, le combattant aura de grandes difficultés à s'extraire de l'habitacle. Un rapport britannique a en effet analysé les temps moyens d'extraction en fonction du poste de combat : les mieux lotis sont les hommes dans la caisse, ils peuvent sortir en 7 secondes, le pourvoyeur en 7,2, le chef de char en 9, tandis que le canonnier aura besoin de 12 longues secondes, ce qui lui laisse beaucoup moins de chance de survie.

Placé à droite de l'immense culasse, le pourvoyeur bénéficie de beaucoup de place pour pouvoir manipuler les obus de *8,8cm*, longs de 87 cm et pesant près de 15 kg. Son siège est dirigé normalement vers l'arrière, mais peut pivoter pour se retrouver sous le canon. Une trappe donne sur le dessous du plancher de tourelle pour atteindre les munitions qui y sont stockées. Toutefois, l'accès à cette réserve n'est possible que quand la tourelle est à 12 heures. Pour le reste, le chargeur approvisionne le tube avec les obus installés dans les flancs. C'est également lui qui doit alimenter la mitrailleuse coaxiale, une opération rendue difficile à cause de l'accès restreint à son mécanisme. Pour ce faire, des chargeurs de 150 coups sont fixés sur les flancs de la tourelle et une fente donne une large vue sur la droite du blindé. À partir de mars 1943, les Tiger qui sortiront des chaînes de production auront un épiscope greffé dans le toit de tourelle offrant au pourvoyeur un champ de vision vers l'avant. Outre une trappe rectangulaire installée dans le toit, une autre de forme circulaire est placée à 4 heures. Elle remplace la fente de tir arrière à partir de l'été 1943, permet l'évacuation en cas d'urgence et facilite aussi le réapprovisionnement. Contrairement à celle de la plupart des chars de l'époque, la table tournante du panier de tourelle ne comprend pas de râteliers à munitions, ce qui ralentit les opérations de rechargement, un grave défaut lors d'un engagement. Par ailleurs, le pourvoyeur n'est pas connecté à l'interphone.

Installé à l'avant-gauche de la caisse, le poste du chauffeur est accessible par une écoutille circulaire munie d'un épiscope orienté à 45° vers la gauche. Une fente de vision est percée dans le glacis ; bien large, elle procure une bonne visibilité depuis l'intérieur de la caisse. Le pilotage à l'aide d'un volant traditionnel est relativement aisé. La conduite est identique à celle d'une voiture avec une pédale de frein, une de gaz et une d'embrayage. À la droite du chauffeur, le tableau de bord donne les indications de température et de vitesse de rotation du moteur. Le levier de vitesse et un inverseur complètent l'ensemble. Le rayon de braquage du *Panzer VI* dépend de la vitesse engagée. En première, il est de seulement 4 m, mais en septième, il monte à 38 m ! Sur la gauche, un gyrocompas indique le cap suivi, le levier de frein à main est fixé au plancher du même côté. Les chenilles peuvent être freinées individuellement pour aider au changement de direction par deux leviers situés de part et d'autre du siège. Si la position peut être considérée comme confortable, elle pèche par un défaut majeur : il est impossible de conduire l'engin avec le buste à l'extérieur, même quand la situation tactique l'autorise.

Le radio-mitrailleur est installé à l'avant droit. Outre un épiscope donnant sur la droite, placé sur l'écoutille circulaire, il appréhende l'extérieur grâce au viseur *K.Z.F.2* de sa mitrailleuse MG-34 de 7,92 mm. L'ensemble est monté sur un affût sphérique *Kugelblende 100* offrant un débattement de 15° de part et d'autre de l'axe central, de 20° en élévation et 10° en dépression. Le viseur ne permet pas de voir à moins de 12 m du char, une limitation pour le moins handicapante en combat urbain…

AUTRES FORCES ET FAIBLESSES DU TIGER

L'une des principales faiblesses de l'engin réside dans sa maintenance : il faut que les entretiens soient réalisés régulièrement par une équipe de techniciens qualifiés, en particulier au niveau de la transmission, qui aura tendance à souffrir énormément si des soins attentifs et périodiques ne lui sont pas prodigués. Au combat, cela implique de retirer régulièrement les Tiger de la ligne de feu pour les conserver en parfait état. Par ailleurs, après un engagement intensif de quelques jours, il faut compter au minimum deux semaines pour une révision mécanique complète de l'unité ! En outre, le remorquage d'un Tiger enlisé est une opération rendue très difficile à cause de son poids. Cela entraînera des pertes élevées à la suite d'abandons forcés de chars embourbés.

Le moteur Maybach du fauve nécessite une alimentation en air comburant très importante. Deux énormes filtres à air captent la poussière, mais un simple trajet de 7 km requiert l'aspiration de 170 000 litres d'air (soit ce que respire un homme en dix jours !)… et donc d'une énorme quantité de poussières. Les filtres à bain d'huile complétés d'un système classique en feutre, relativement efficaces sur les modèles précédents, s'encrassent beaucoup trop vite. Aussi, pour pouvoir opérer en atmosphère saturée, dans le désert nord-africain par exemple, il est indispensable d'utiliser un filtre supplémentaire – basé sur le principe de la centrifugation du flux de comburant – et ce, avant qu'il ne passe dans le bain d'huile. Ces filtres Pfeifel de type cyclonique sont capables de séparer la plus grande partie des impuretés de l'air aspiré, et permettent, à terme, d'espacer un peu plus les cycles de maintenance.

▲ Mouvoir un Tiger en panne nécessite deux *Sd.Kfz. 9* placés en tandem. Les difficultés de dépannage sont d'ailleurs à l'origine de l'abandon de nombreux engins. Droits Réservés

À partir d'octobre 1943, à la suite du retrait allemand d'Afrique du Nord, ce dispositif sera supprimé. En configuration normale – sans les filtres Pfeifel –, un moteur régulièrement révisé possède en moyenne une durée de vie de 5 000 km, un chiffre qui peut tomber à 500 km si l'entretien n'est pas correctement effectué !

D'autre part, le carburateur – nécessaire puisque le Maybach est un moteur essence – est un organe vital très sensible de l'engin. En comparaison, les T-34 équipés de moteur diesel disposent d'une injection directe du carburant dans les pistons et n'ont pas ce problème.

Les batteries réclament une attention particulière : elles doivent être constamment chaudes afin de débiter un ampérage suffisant, l'intensité disponible diminuant très sensiblement avec la température. Les batteries chargées

ne gèlent qu'à partir de -65° Celsius ; déchargées, elles se figent dès -10° Celsius… De plus, durant les rigoureux hivers slaves, le moteur doit être toujours en marche pour les maintenir chargées. Sans cela, il serait impossible de démarrer le char électriquement et l'équipage serait obligé de sortir du char pour brancher à l'arrière un démarreur inertiel – sorte de manivelle pourvue de masselottes – actionné à la main ou par un moteur monté sur un *Kübelwagen*.

Le refroidissement du moteur se fait *via* un radiateur à air de 120 litres rempli d'un mélange d'eau et d'antigel appelé *Akorol.* L'air est pulsé à travers les grilles par quatre puissants ventilateurs qui permettent l'extraction de la chaleur : les éclats de shrapnel peuvent facilement les endommager, ce qui provoque par la suite des pannes intempestives au combat suite à une surchauffe.

Le *Panzer VI* est un char sophistiqué, difficile à produire en grande quantité. En termes de main-d'œuvre, sa production requiert deux fois plus d'heures de travail qu'un Panther, si bien qu'en vingt-quatre mois, seuls 1 349 Tiger sortiront des chaînes d'assemblage. Les unités sont donc rares à en être équipées, ce qui limitera considérablement leur impact au niveau stratégique.

BILAN GÉNÉRAL

C'est l'association d'un tube puissant installé sur une plate-forme de tir très stable, assorti d'optiques de tir performantes et d'une protection balistique résistante, qui fait du Tiger un engin redoutable sur le champ de bataille.

▲ Le flux d'air indispensable au fonctionnement du moteur est véritablement énorme et nécessite une attention toute particulière tant son circuit est complexe. Ces mécaniciens semblent étudier soigneusement la réparation du système de refroidissement. Les pots d'échappement démontés laissent apparaître leurs bouches béantes, tandis que les ventilateurs gisent sur le sol. Bundesarchiv Bild 101I-311-0904-39 (Vack)

◀ La mécanique du Tiger requiert des équipes de maintenance de premier ordre. Elles doivent être formées spécifiquement pour le char lourd. Ces compétences rares compliquent la tâche des échelons de réparation, au point que les *schwere Panzer-Abteilungen* disposeront de leurs mécanos attitrés. Bundesarchiv Bild-101I-311-0904-21 (Vack)

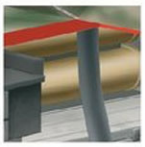
Il en découle un taux d'attrition des équipages relativement faible. Les jeunes gens particulièrement motivés qui se retrouvent enrôlés dans les *schwere Panzer-Abteilungen*[4] ont la chance d'engranger une grande expérience, tout en recevant des coups qui se révèlent moins létaux que chez leurs adversaires. Cela leur permet de devenir à 22 ou 23 ans des vétérans aguerris et sûrs d'eux puis, dans les derniers mois du conflit, des as de la *Panzerwaffe*. Néanmoins, d'un point de vue de la stricte efficacité globale, le coût de leurs montures en ressources industrielles est pharamineux au regard des succès tactiques obtenus. Qu'auraient préféré les généraux allemands : 1 350 Tiger ou 2 700 autres Panther ?

Le mot de la fin sera laissé à Alfred Rubel, chef de char à la *schwere Panzer-Abteilung 503*, après l'opération « Zitadelle » : « *Le blindage est capable de tenir tête aux armes ennemies. Le point faible est la coupole du chef de char en forme de cheminée. Le coup au but d'un 76,2 mm est capable de balayer littéralement la coupole complète avec la tête du chef de char. La pièce de* 8,8cm *est fantastique de par la précision qu'elle garantit, sa cadence de tir, la pénétration et la puissance destructrice de ses obus. La manœuvrabilité du Tiger est largement insuffisante. La cause principale de cette faiblesse est son maigre rapport poids/puissance de 10 ch./tonne. La conséquence immédiate est une très faible vitesse de croisière. Les 38 km/h théoriques ne sont jamais atteints dans la pratique : 10 km/h constituent la règle en conduite tout-terrain.* » ■

4 Lire nos hors-séries *Batailles et Blindés* n° 14 et 16 pour les historiques complets de ces unités de chars lourds.

FORCES ET FAIBLESSES DU TIGER

Stock de munitions
Avec 92 obus embarqués, le Tiger peut « tenir le terrain » bien plus longtemps que nombre de ses adversaires. Petit bémol : certains casiers à munitions sont peu accessibles.



Consommation de carburant
Avec 270 litres consommés pour 100 km sur route et 450 litres en tout-terrain, le Tiger est un puits sans fond ! Cette très faible autonomie en fait un blindé taillé pour la défense, mais trop dépendant de la chaîne de ravitaillement pour jouer au char de rupture. Cette faiblesse tactique aura donc des conséquences stratégiques.

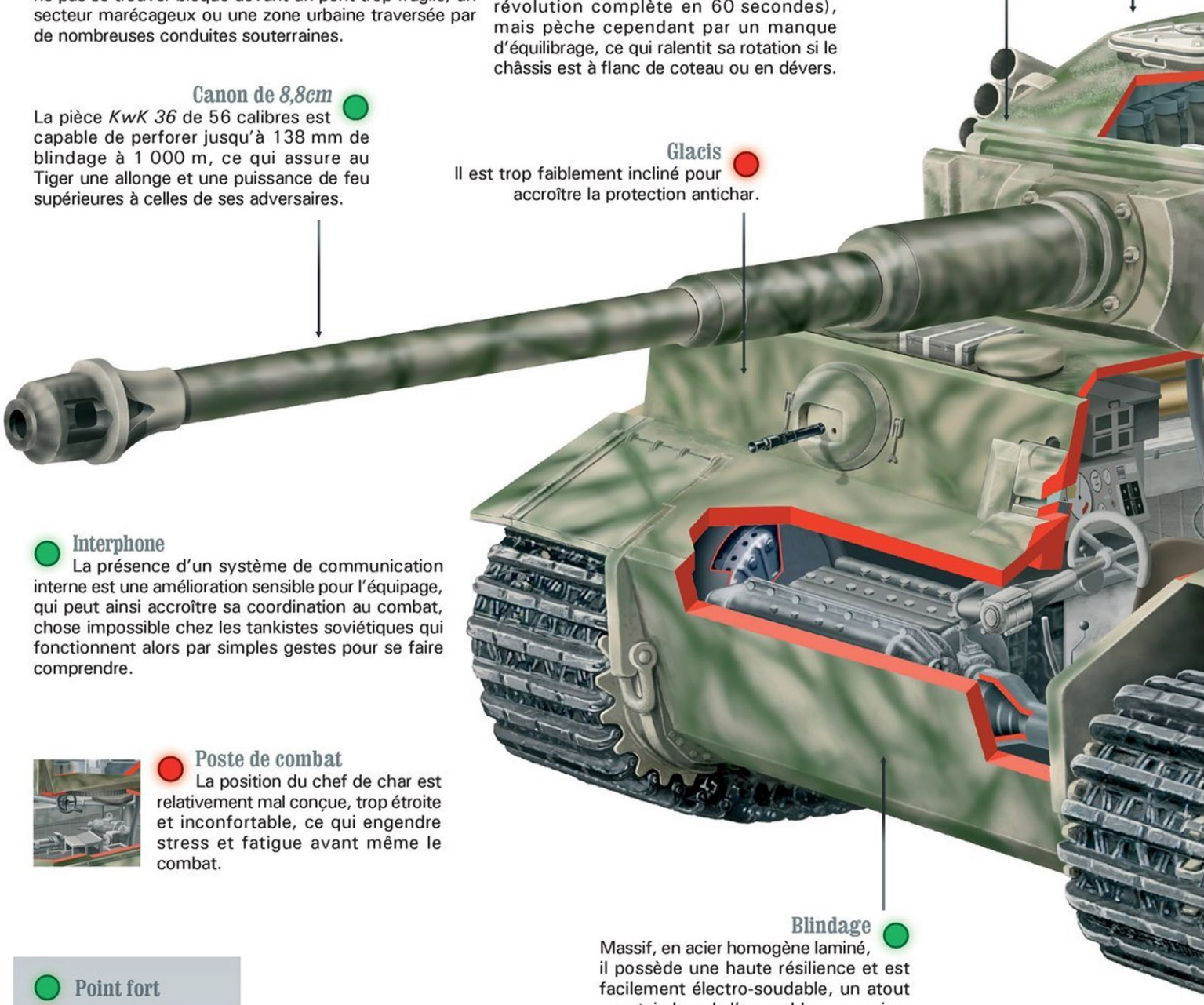
Assemblage
Les interstices sont en forme de queue-d'aronde, ce qui permet d'augmenter la rigidité de la structure et de répartir sur l'ensemble de celle-ci les chocs cinétiques dus aux impacts d'obus antichars.

Poids
La masse importante de l'engin nécessite de toujours de reconnaître les parcours envisagés avant de partir, pour ne pas se trouver bloqué devant un pont trop fragile, un secteur marécageux ou une zone urbaine traversée par de nombreuses conduites souterraines.

Tourelle
Actionnée par un moteur hydraulique, elle pivote à une vitesse appréciable (une révolution complète en 60 secondes), mais pèche cependant par un manque d'équilibrage, ce qui ralentit sa rotation si le châssis est à flanc de coteau ou en dévers.

Canon de *8,8cm*
La pièce *KwK 36* de 56 calibres est capable de perforer jusqu'à 138 mm de blindage à 1 000 m, ce qui assure au Tiger une allonge et une puissance de feu supérieures à celles de ses adversaires.

Glacis
Il est trop faiblement incliné pour accroître la protection antichar.



Interphone
La présence d'un système de communication interne est une amélioration sensible pour l'équipage, qui peut ainsi accroître sa coordination au combat, chose impossible chez les tankistes soviétiques qui fonctionnent alors par simples gestes pour se faire comprendre.

Poste de combat
La position du chef de char est relativement mal conçue, trop étroite et inconfortable, ce qui engendre stress et fatigue avant même le combat.

Blindage
Massif, en acier homogène laminé, il possède une haute résilience et est facilement électro-soudable, un atout certain lors de l'assemblage en usine.

Point fort
Point faible

Optiques de tir

Très performante, la lunette *Turmzielfernrohr 9b* est capable d'une magnification de 2,5 fois. Elle sera remplacée par le modèle *9c* permettant des visées jusqu'à 6 000 mètres de distance, avec un grossissement de 5 fois. Cette aide à la visée assure un taux de coups au but bien plus important que celui des chars soviétiques.

Trappe arrière

À partir de l'été 1943, une nouvelle trappe est ouverte dans la tourelle ; elle permet l'évacuation en cas d'urgence et facilite aussi le réapprovisionnement en obus.

Tourelleau et écoutille du chef de char

Jusqu'en juillet 1943, un tourelleau massif est installé sur le Tiger. Trop haut, c'est une cible facile pour l'ennemi, d'autant qu'un obus antichar peut littéralement arracher le toit de la tourelle ! L'écoutille est aussi mal conçue : s'ouvrant à angle droit, le chef de char doit alors sortir le buste en entier pour voir par-dessus, une manœuvre risquée. Enfin, les fentes de vision ne permettent pas un contrôle suffisant des abords de l'engin ; un angle-mort important est ainsi détecté à 4 heures.

Toit de la superstructure

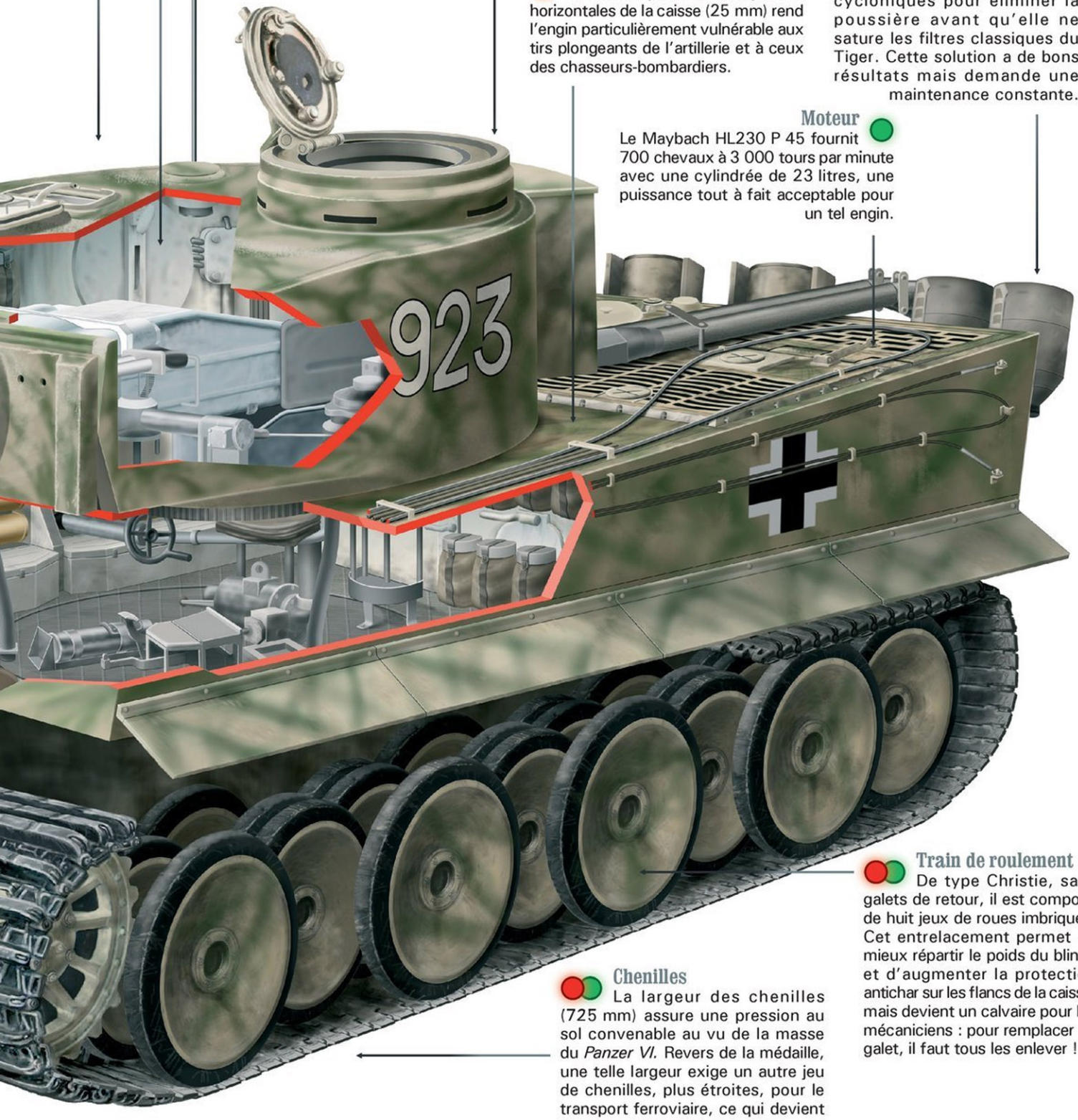
La faible épaisseur des parties horizontales de la caisse (25 mm) rend l'engin particulièrement vulnérable aux tirs plongeants de l'artillerie et à ceux des chasseurs-bombardiers.

Filtres Pfeifel

Les ingénieurs allemands mettent au point des filtres cycloniques pour éliminer la poussière avant qu'elle ne sature les filtres classiques du Tiger. Cette solution a de bons résultats mais demande une maintenance constante.

Moteur

Le Maybach HL230 P 45 fournit 700 chevaux à 3 000 tours par minute avec une cylindrée de 23 litres, une puissance tout à fait acceptable pour un tel engin.



Train de roulement

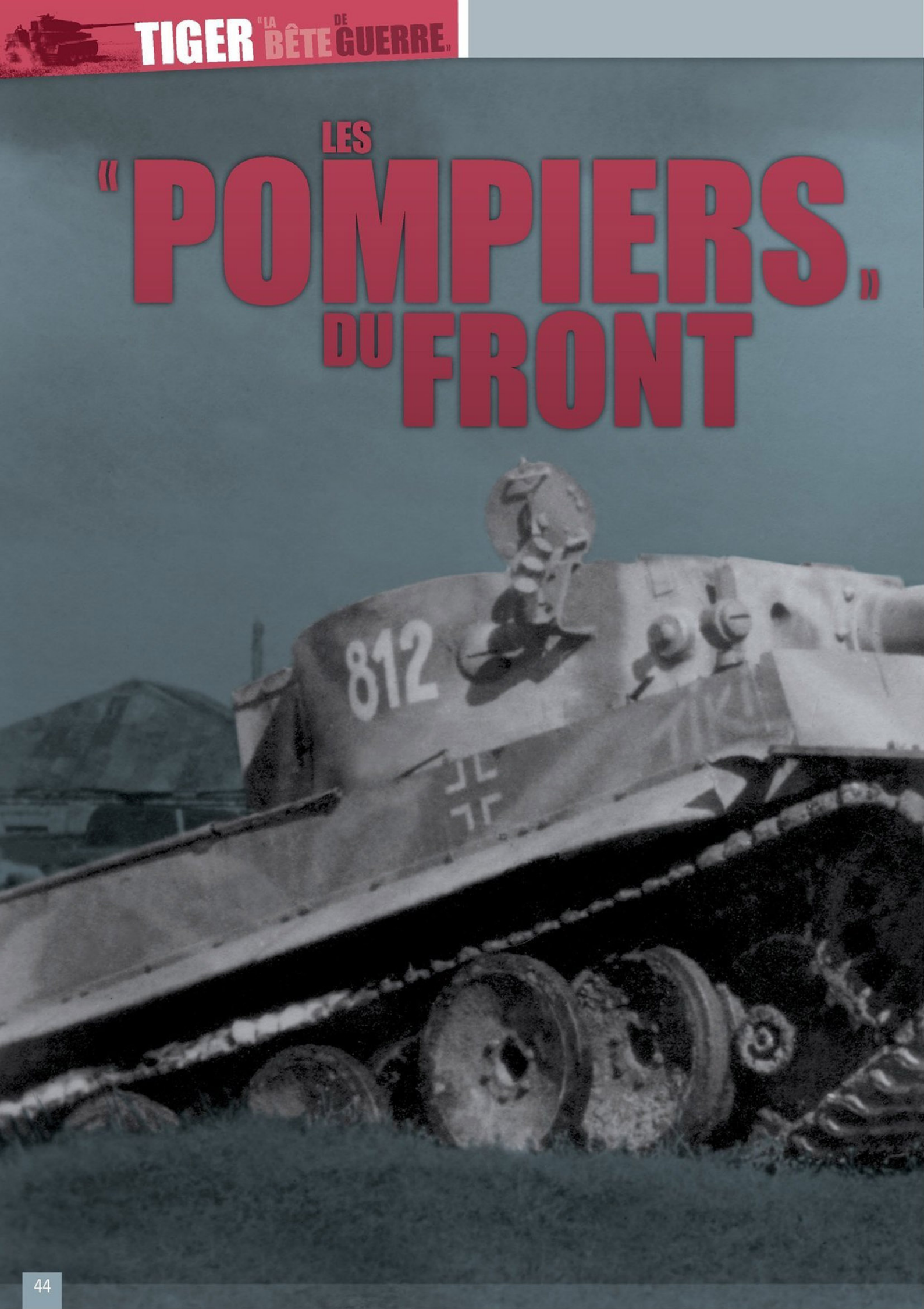
De type Christie, sans galets de retour, il est composé de huit jeux de roues imbriqués. Cet entrelacement permet de mieux répartir le poids du blindé et d'augmenter la protection antichar sur les flancs de la caisse, mais devient un calvaire pour les mécaniciens : pour remplacer un galet, il faut tous les enlever !

Chenilles

La largeur des chenilles (725 mm) assure une pression au sol convenable au vu de la masse du *Panzer VI*. Revers de la médaille, une telle largeur exige un autre jeu de chenilles, plus étroites, pour le transport ferroviaire, ce qui devient un casse-tête logistique.

© J-M Guillou / Batailles et blindés, 2011

LES "POMPIERS" DU FRONT



LA *SCHWERE SS-PANZER-ABTEILUNG 502* AU COMBAT

En février 1942 est prise la décision de doter la *SS-Division* « Reich » d'un groupement blindé destiné à renforcer sa puissance de frappe. À cette fin, durant l'été 1942, un régiment de chars est greffé à l'unité : le *SS-Panzer-Regiment 2* « Das Reich ». Par ailleurs, l'automne 1942 voit la création théorique d'une *schwere SS-Panzer-Abteilung* à destination du *SS-Panzer-Korps* englobant les trois premières divisions *SS*. Toutefois, cette organisation ne peut voir le jour et chaque formation reçoit une *Kompanie* équipée de *Panzer VI Ausf. E* Tiger. Ainsi, le 15 novembre est officiellement mise sur pied la *8. schwere Kompanie* du *SS-Panzer-Regiment 2* « Das Reich ». Commence alors une épopée qui mènera ses personnels des neiges de Russie au bocage normand, pour finir dans la fournaise de la bataille de Berlin.

Par **Laurent Tirone**

◀ Lors d'une prise d'armes se déroulant le 20 avril 1943, le Tiger n°812 baptisé « Tiki » fait une démonstration de ses capacités dynamiques. Par mesure de sécurité, la MG-34 de caisse a été démontée. Il faut dire que de nombreux officiers de haut rang sont présents comme le *SS-Gruppenführer* Walter Krüger (27 février 1890 - 22 mai 1945) qui s'apprête à remettre des décorations aux hommes s'étant distingués durant la bataille de Kharkov. - US Nara

1942, LA NAISSANCE D'UNE KOMPANIE DE « LOURDS »

Avec une majorité de personnels provenant de la division « mère », la *8. schwere Panzer-Kompanie* est donc formée à la mi-novembre 1942 puis entraînée, fin décembre, dans le camp d'instruction de Fallingbostel. Faute de Tiger en nombre suffisant, la *schwere Panzer-Kompanie* est complétée par des *Panzer III* qui ont pour mission d'escorter les « lourds » lorsque ces derniers montent au combat. Plus précisément, ils doivent empêcher l'ennemi de s'approcher en profitant des angles morts de la tourelle du fauve. Théoriquement, la *Kompanie* se compose de quatre (*schwere*) *Züge* dotés de Tiger et de *Panzer III* et de deux (*leichte*) *Züge* pourvus de *Panzer III*. Par ailleurs, deux Tiger sont assignés aux missions de commandement. L'encadrement est également constitué de vétérans de la « Das Reich ». Au total, 300 hommes de tous grades servent une centaine de véhicules. En cette fin d'année 1942, l'unité est loin d'être à son effectif maximal. En revanche, les officiers et sous-officiers possèdent une grande expérience du combat blindé et ils s'enorgueillissent de faits d'armes leur ayant déjà permis d'obtenir des décorations prestigieuses. Afin d'accélérer l'apprentissage des équipages et des mécaniciens, un stage de formation au sein même des usines Henschel et Wegmann de Cassel est organisé. Courant décembre 1942, le premier *Panzer VI Ausf. E* Tiger arrive. Mi-janvier 1943, dix *Panzer III* sont réceptionnés. Pour autant, la montée en puissance de la *8. schwere Panzer-Kompanie* est laborieuse. Heureusement, le 21 janvier 1943, les neuf derniers Tiger sont enfin livrés. La fragilité mécanique des « lourds » impose la présence d'une section atelier d'une cinquantaine d'hommes entièrement dédiée à leur entretien. Toutefois, le manque de moyens de dépannage suffisamment puissants gêne considérablement leur travail. Faute de temps, l'entraînement des équipages est intensif. Bientôt, les premières rumeurs font état d'un débarquement de la *Tiger-Kompanie* en Afrique du Nord aux côtés de Rommel, mais les pots de peinture blanche livrés détrompent les *Panzerschützen*. Ils connaîtront leur baptême du feu avec leurs Tiger dans les plaines russes ! Fébriles, les hommes s'organisent en vue de la campagne d'hiver sur l'*Ostfront*.

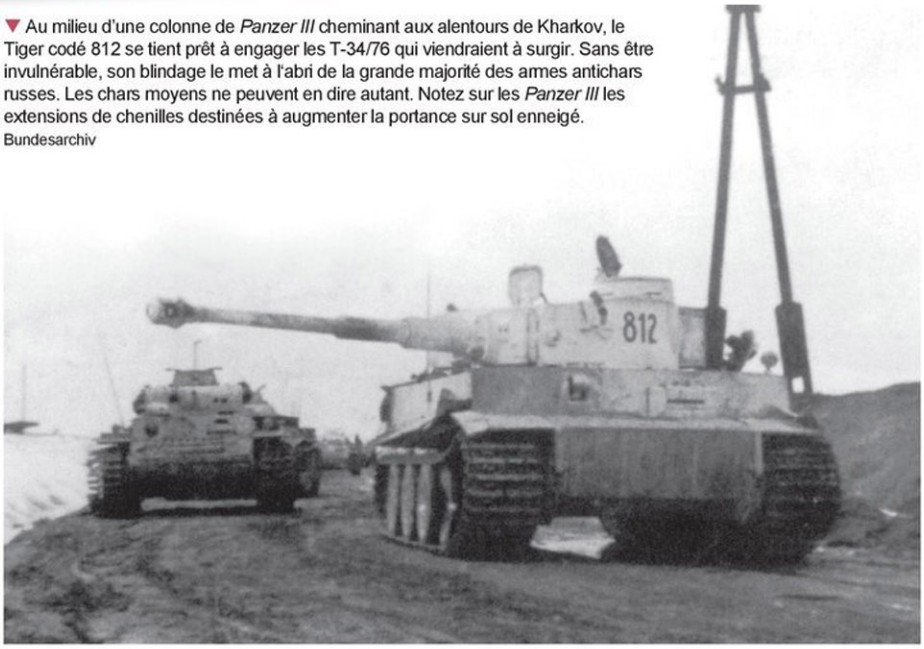
▲ Des *Panzerschützen* s'entraînent avec des Tiger I flambants neufs. La formation des *Tiger-Kompanien*, puis des *Tiger-Abteilungen*, est, lorsque les unités reçoivent enfin leurs *Panzer VI*, particulièrement soignée. Il est vrai que les hommes, qui ont l'habitude de servir des chars moyens d'un poids n'excédant pas les 26 tonnes, prennent le temps de s'accoutumer à des machines pesant 30 tonnes de plus et armées d'un canon de *8,8cm* susceptible de détruire un T-34/76 à une distance supérieure à deux kilomètres. Par ailleurs, ils doivent se familiariser avec ses points faibles à l'instar de sa mécanique sujette aux surchauffes. Bundesarchiv

▶ et ◥ Une fois arrivé à Kharkov, l'équipage du Tiger n°232 s'astreint à nettoyer les optiques de sa monture à l'aide de chiffons. Par ailleurs, un homme vérifie le bon fonctionnement de la rotule de la MG-34 de caisse. Sans cet entretien rigoureux, les *Panzerschützen* ne pourraient profiter pleinement du potentiel de leur monture. ECPA-D

1943, LES TIGER DES NEIGES

Le 24 janvier 1943, les pénibles préparatifs de départ battent leur plein. Par exemple, les étroites chenilles de transport sont installées et les galets extérieurs sont démontés, afin de permettre aux chars d'emprunter le réseau ferroviaire du *III. Reich*. Tous les véhicules de la *Kompanie* sont embarqués sur des trains, des motos aux Tiger. Ces derniers sont soigneusement camouflés par des bâches, car leur arrivée sur le front de l'Est doit être tenue secrète. Enfin, vers minuit, l'interminable convoi démarre pour trois jours d'un voyage dans le froid. Les rumeurs vont bon train et certains pensent que Stalingrad sera la destination finale. Malheureusement, la teneur des communiqués officiels ne leur donne que peu d'espoir de venir au secours de leurs camarades encerclés. Du 1er au 2 février, les *Panzer VI* sont déchargés dans la gare de Kharkov. Les mécaniciens vérifient alors si le trajet n'a pas endommagé les mécaniques pendant que les chenilles de combat sont montées. Les températures avoisinant les -35° ralentissent les opérations, et la conduite des véhicules est rendue difficile par la neige omniprésente. Des conditions qui ne semblent pas gêner outre mesure l'Armée rouge, qui pousse son avantage après la défaite de la *6. Armee* du *Generalfeldmarschall* Friedrich von Paulus. Dans le camp allemand, les nouveaux venus ont bien du mal à fonctionner correctement. En dépit du froid, les

moteurs doivent être impérativement surveillés, sous peine de prendre feu suite à des surchauffes, et le manque de crampons rend les chars lourds inutilisables en l'état. Pendant que les hommes préparent tant bien que mal leurs engins au combat, le *SS-Panzer-Korps*, aux ordres du *SS-Obergruppenführer* Hausser, commence son lent déploiement. Sur la carte se dessinent les manœuvres de l'Armée rouge : bientôt, ses divisions blindées envelopperont la ville de Kharkov, emprisonnant les *SS* dans un nouveau Stalingrad ! Le 8 février, la *8. schwere Panzer-Kompanie* entre enfin en action. Pendant que trois Tiger partent retarder l'avancée des T-34 (ou *Prinadlezhit-Chetverki*), sept autres se dirigent vers Poltava, afin de recevoir leurs crampons. Leur adjonction rend immédiatement la conduite plus facile, car les pilotes ne faisaient que déraper sur les plaques de verglas, malgré les larges chenilles équipant leurs machines. Face à la menace qui se précise, Hausser décide de prendre la *Stavka* (état-major de l'Armée soviétique) de vitesse et de ne pas se laisser enfermer dans la ville. La « Das Reich » commence donc à décrocher, talonnée par l'adversaire. Les Tiger encore présents font de même en direction de Merefa, mais les conditions climatiques sont terribles. La neige atteint deux mètres par endroits, et si les véhicules légers parviennent à passer dessus tellement la couche de verglas est épaisse, il n'en va pas de même pour les 56 tonnes des Tiger qui s'enfoncent irrémédiablement. De surcroît, les *Panzer* ont tendance à pousser la neige devant eux, créant ainsi un mur vite infranchissable ! Et comme si cela ne suffisait pas, les groupes motopropulseurs présentent une singulière propension à s'enflammer sans que les mécaniciens ne sachent pourquoi ! Encore plus grave, les *Frontoviki* ont réussi à couper les lignes de communication. Immédiatement, une contre-attaque est menée par le *Kommandeur* de la *Kompanie* lui-même, le *SS-Hauptsturmführer* Grader. Les combats sont violents et, le 7 ou le 8, il est tué à la tête de ses hommes. Le *SS-Hauptsturmführer* Kuhlmann prend le commandement momentané, avant d'être remplacé par le *SS-Hauptsturmführer* Herzig le 17 février. Le 11, la retraite continue cependant, le Tiger du *SS-Obersturmführer* Gerlach est immobilisé par une mine avant d'être capturé. Alors que les températures remontent à -20° (!), le 12 févier, Kharkov est menacée d'encerclement. Dans le même temps, le 13, tombe la décision du *Führer* d'imposer au *SS-Panzer-Korps* de défendre l'agglomération jusqu'au bout ! Sur le terrain, les *Panzer VI* opérationnels sont engagés pour maintenir ouverte la route Merefa-Krasnograd. Outre l'ennemi, les équipages doivent combattre les incendies qui, régulièrement, mettent hors service les gros Maybach. Les blindés tiennent un front défensif autour de la ville et servent de « pompiers », lorsque les positions amies craquent sous la poussée soviétique. L'Armée rouge est néanmoins en position de force et finit par percer : quarante T-34 s'engouffrent dans une brèche, prenant sous leur feu la route Poltava-Kharkov, véritable cordon ombilical reliant les troupes allemandes à leurs dépôts de ravitaillement.



▼ Au milieu d'une colonne de *Panzer III* cheminant aux alentours de Kharkov, le Tiger codé 812 se tient prêt à engager les T-34/76 qui viendraient à surgir. Sans être invulnérable, son blindage le met à l'abri de la grande majorité des armes antichars russes. Les chars moyens ne peuvent en dire autant. Notez sur les *Panzer III* les extensions de chenilles destinées à augmenter la portance sur sol enneigé.
Bundesarchiv

En dépit des nouvelles alarmantes, les ordres sont maintenus : Kharkov ne doit pas tomber. Pourtant, Hausser y contrevient en organisant l'évacuation de ses troupes avant que l'Armée rouge ne referme sa pince sur les arrières du *SS-Panzer-Korps*, ce qui n'est plus qu'une question d'heures… Effectivement, le 15 février, le général Popov fait avancer ses hommes au nord-ouest de la ville, tout en poussant son avantage à l'ouest et au sud-est. La vitesse de progression des blindés russes est inquiétante et les combats d'arrière-garde menés par les Tiger ne suffisent plus à les contenir. Les « lourds » sont obligés de se replier vers Poltava. Là, les pannes se multiplient, au point que la *8. schwere Panzer-Kompanie* doit demander de l'aide tous azimuts pour remorquer ses chars immobilisés. Heureusement, une vigoureuse contre-attaque de la *II. Kompanie* du *SS-Panzer-Regiment 2* au nord-ouest de la ville, le 15 février, donne un peu d'air aux *Landser* en train d'évacuer. Pour encore corser la situation, le dégel fait son apparition, transformant les routes en fondrières, où seuls les engins chenillés peuvent passer. Les opérations ralentissent de part et d'autre, car les Soviétiques affrontent les mêmes conditions climatiques. Le 17, les « lourds » quittent l'aérodrome de Poltava. Seulement trois machines sur dix sont encore capables d'affronter les Russes, les autres partent par voie ferrée vers l'arrière pour y être réparées. La progression ennemie est ensuite vigoureusement contrariée par l'action du *SS-Sturmbannführer* Tychsen, qui bloque les *Prinadlezhit-Chetverki* avançant dans le centre-ville. Le taux de disponibilité des Tiger dégringole, si bien qu'un unique engin, celui du *SS-Obersturmführer* Paul Egger, est encore en service ! Le 20 février, il est en tête d'une contre-attaque de la *II./SS-Panzer-Regiment 2* vers Nowomoskowsk, où il écrase cinq canons antichars. Le lendemain, lors de son avance sur Pawlograd, située à 15 kilomètres au sud de Kharkov, il revendique quatre T-34 et six pièces d'artillerie. Son action a empêché les Russes de détruire le pont enjambant la Woltschia, retardant la fermeture de l'encerclement. Le 22 février, le Tiger d'Egger engage à une distance de 1 000 mètres une colonne de blindés qui tentait de contourner les positions allemandes. Durant le bref combat, sa machine reçoit un coup sur la tourelle, déclenchant l'allumage de fumigènes. Privée d'électricité, elle doit rebrousser chemin. Malgré cela, les Russes sont stoppés avec de lourdes pertes. Le 25 février, l'atelier régimentaire réussit à réparer trois Tiger : un exploit compte tenu des conditions climatiques et du manque de pièces détachées. Pour autant, au grand dam des mécaniciens, les *Panzerschützen* vont se charger de se mettre hors de combat tout seuls ! Durant une soirée bien arrosée avec des officiers de la *Luftwaffe*, le pari est pris qu'un Tiger de 56 tonnes peut se déplacer sur la glace recouvrant une petite rivière. L'orgueil prenant le dessus sur la raison, le SS-*Hauptsturmführer* Herzig fait préparer son Tiger n° 800 afin de tenter l'expérience. Et ce qui devait arriver arriva… La couche de glace se rompt sous le poids et l'engin s'enfonce dans l'eau ! Les différentes tentatives de remorquage pratiquées par la *8. schwere Kompanie* échouent, et les hommes sont obligés de demander l'aide des tracteurs de 18 tonnes de l'atelier du *SS-Panzer-Korps* pour le dégager. De fait, la « bévue » ne peut plus être tenue secrète et elle remonte jusqu'au quartier général du *Führer* ! Finalement, avec l'aide de trois de ses congénères et de deux tracteurs, il est hissé hors de l'eau puis envoyé pour réparations lourdes au dépôt de Dniepropetrovsk. La fin du mois de février est consacrée à l'entretien des *Panzer*, qui en ont bien besoin. L'Armée rouge marque ensuite une pause, après avoir terminé l'encerclement de Kharkov. Le *SS-Panzer-Korps* est parvenu à retraiter en bon ordre et se prépare à contre-attaquer. Le 1er mars, une *Kampfgruppe* de la *SS-Panzer-Grenadier-Division* « Das Reich » gagne le secteur de Merefa. Les Tiger pulvérisent treize T-34, mais ce chiffre ne porte pas bonheur aux *Panzerschützen* qui voient les pannes mécaniques se multiplier. Un « lourd »

Insigne de la *SS-Panzer-Grenadier-Division* « Das Reich ».

▼ En panne, comme en témoigne les câbles accrochés sur le devant de la caisse, le Tiger n°821 vient d'être remorqué à proximité des ateliers de maintenance. Conséquence de leurs nombreux soucis de jeunesse, les *Sd.Kfz. 181* ne présentent pas un taux de disponibilité élevé lors de la bataille de Kharkov.
Bundesarchiv

s'embrase même brusquement sans avoir été touché. Le moteur d'un deuxième Tiger décide à ce moment-là de rendre l'âme. En dépit de ces déconvenues, la localité de Novabavaria est prise, puis vient le tour de Jefremowka. Toutefois, jusqu'au 7 mars 1943, la *8. schwere Kompanie* ne compte plus un seul *Panzer VI* opérationnel… Le 8, quatre engins sont à nouveau en état de marche et peuvent avancer, sans réelle opposition, vers le village de Walki, où la compagnie se regroupe avant de poursuivre. Le lendemain, deux Tiger soutiennent une attaque au nord de Walki, en direction de la périphérie Nord de Kharkov, afin d'atteindre la route principale reliant Belgorod. Treize blindés ennemis sont victimes de projectiles de *8,8cm* et, cette fois, véritable miracle mécanique, aucune panne sérieuse ne vient les immobiliser ! Les Tiger sont parvenus à couper un des axes de reflux des forces russes positionnées dans Kharkov. Là encore, les chars lourds ont permis de vaincre la résistance acharnée des Soviétiques. En contrepartie, le 10 mars, tous les *Panzer VI* sont aux mains des mécaniciens qui s'affairent avec fébrilité afin qu'ils puissent participer à la reconquête de Kharkov. Le 11 mars, les engins réparés se préparent à foncer sur Saljutina, où nombre de canons antichars sont écrasés à coups d'obus explosifs. Le 12 mars 1943, accompagnés de chars moyens, trois Tiger s'ébranlent en direction de Novabavaria. Un *Panzer III* est mis en pièces, mais la progression doit continuer. Le 13, l'usine de tracteurs située au nord-est de Lossewo est en vue. Les Allemands disposent alors de cinq Tiger. Le lendemain, la gare de Rogan, au nord-est de Ternowoje, est atteinte puis enlevée, mais l'avance est stoppée net par… une pénurie de carburant ! Les équipages des quatre Tiger encore en état de fonctionner doivent patienter avant de pouvoir repartir vers Osnowa, qui est prise dans la foulée avec les trois Tiger qui ont daigné démarrer. Le 16 mars, ce ne sont plus que deux engins qui avancent au nord de la ville de Wesseloje… Malgré l'opiniâtreté des *Frontoviki* et le faible nombre de *Panzer*, Nepokrytoje tombe entre les mains de la *8. schwere Kompanie.* Forts de ces réussites tactiques, les hommes entament une marche de 80 kilomètres en vue de rejoindre la partie Sud de Belgorod. Les mécaniciens ne chôment pas, car les défaillances mécaniques se multiplient. Ce qui n'empêche pas deux Tiger d'engager des T-34 avec succès et de parvenir au bord du Donetz. Le 19 mars, les hommes doivent plonger sous leurs machines afin de se protéger d'un bombardement effectué par l'aviation… américaine ! Des opérations aériennes qui continueront jusqu'au 20. Pour autant, les *Panzerschützen* incendient trois *Prinadlezhit-Chetverki* supplémentaires, pendant que leurs montures sont placées en couverture de la rivière. La fin du mois de mars marque la victoire du *SS-Panzer-Korps* sur trois Armées de tanks. Malgré leur faible disponibilité, les Tiger ont démontré toute la puissance de leur armement et la résistance de leur blindage. Au final, la « Das Reich » revendique 292 engins détruits pour la perte de 77 *StuGe* et *Panzer*, dont deux Tiger définitivement rayés des effectifs !

▲ Après la bataille de Kharkov remportée par le *SS-Panzer-Korps*, aux ordres du *SS-Obergruppenführer* Hausser, l'entraînement continue avec des *Panzer III* qui ne font désormais plus partie de l'organigramme de la *schwere SS-Kompanie*. Notez la présence d'un T-34 aux couleurs allemandes lors de l'exercice, la « Das Reich » en intégrant plusieurs pris sur les chaînes de l'usine de Kharkov dans son *Panzer-Regiment*.
US Nara

▶ Le *Reichsführer-SS* Himmler procède à l'inspection d'un Tiger en mai 1943. Il est vrai que l'engin de presque 57 tonnes a de quoi impressionner ! Celui-ci présente le codage « 823 » peint directement sur l'ancien « 832 » dont le graphisme est totalement différent. Les chars vont bientôt apprêtés avec le camouflage prévu pour l'opération « Zitadelle » et doivent pour l'instant se contenter d'un « deux tons ».
Bundesarchiv

« Der Führer », dans le but de créer un groupement d'action rapide. Puis, le 10 avril 1943, le *SS-Hauptsturmführer* Zimmermann, un homme au sens de la discipline exacerbé, prend officiellement la tête de la *schwere Panzer-Kompanie*. À cette date, aucun Tiger n'est encore prêt à combattre et seuls sept *Panzer III* sont susceptibles d'être engagés. Le 20, l'unité est transférée à Peresetschnaja, à 8 kilomètres à l'est de Kharkov, afin de se joindre à une démonstration dynamique à laquelle assiste le *Reichsführer-SS* Heinrich Himmler.

DES FAUVES EN CHASSE

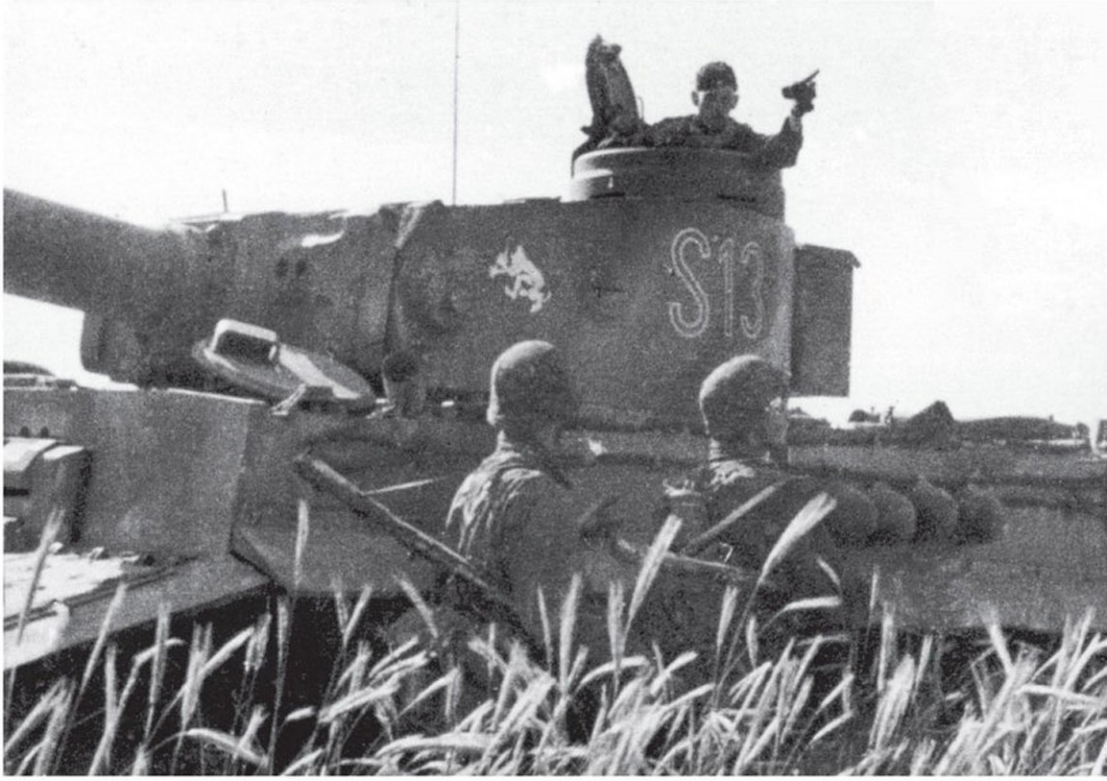
Durant le mois de mai 1943, les *Panzerschützen* poursuivent l'entraînement en vue de la future offensive d'été de l'Armée allemande. Les tactiques d'engagement, char isolé ou en peloton, sont alors soigneusement passées en revue. Le nombre d'engins opérationnels monte progressivement pour atteindre douze Tiger fin juin. Le mois de mai voit les « lourds » adopter un nouveau codage : désormais, un S majuscule précède le numéro tactique peint sur la tourelle. Par ailleurs, le (*leichte*) *Zug* est dissous et tous

▲ Outre l'insigne tactique de la « Das Reich », à gauche de la partie frontale, cet engin présente un pictogramme chinois (!) à droite. Ce dessin est censé porter chance à ceux qui l'arborent. Il peut être traduit comme « Bonne chance, « heureux » ou bien encore « heureuse destiné ». US Nara

LE CALME AVANT LA TEMPÊTE

La période de calme qui suit est consacrée à la remise en état des mécaniques qui ont beaucoup souffert, au point qu'au 28 mars 1943 aucune machine n'est considérée comme opérationnelle. Les hommes en profitent pour construire un hangar, de manière à pouvoir travailler au sec et à abriter les *Panzer* des intempéries. Preuve que la « rigueur » germanique est parfois prise en défaut, cet assemblage donne lieu à une sanction disciplinaire à l'encontre du *SS-Hauptsturmführer* Herzig, car ses hommes ont prélevé des poteaux, afin de terminer leur ouvrage, sur une ligne téléphonique de la *Wehrmacht*, coupant par là même les communications ! L'accalmie relative régnant sur le front de l'Est permet également de remettre des médailles et autres décorations. Réorganisées, les *Tiger-Kompanien* sont dotées de quatorze chars lourds répartis dans trois *Züge* de quatre machines. Les deux restants sont destinés au commandement. Dans un même temps, des équipages sont envoyés à Paderborn pour aller chercher des engins neufs. Le 1er avril 1943, le *II./ SS-Panzer-Regiment 2* est placé sous les ordres du *SS-Obersturmbannführer* Kumm du *SS-Panzer-Grenadier-Regiment*

▼ Sur la tourelle du Tiger codé « S13 » est peint un diablotin dansant qui serait, à l'origine, l'emblème d'une société de transport russe de Kharkov. Selon les interprétations, ce dessin représenterait un diablotin blanc, un lutin voire un gobelin et la « créature » exécuterait une danse ou un pied de nez ! US Nara



▲ Juillet 1943, ce secteur de la bataille de Koursk semble avoir été épargné par l'artillerie russe, comme en témoignent les isbas intactes à l'arrière-plan. Un Tiger progresse vers la ligne de front. L'insigne tactique de la « Das Reich » lors de l'opération « Zitadelle », un T jaune renversé à deux branches, est visible à l'avant droit de la caisse.
US Nara

les *Panzer III* sont reversés au *SS-Panzer-Regiment 2*. Enfin, le 3 juillet 1943, les *Panzer VI* sont rassemblés à vingt kilomètres à l'ouest de Tomarowka. Les pleins en carburant et en munitions sont faits, mais l'action tarde à montrer le bout de son nez, car des pluies détrempent les sols, rendant les déplacements difficiles. Le 4 juillet au soir, l'ordre du jour du *Führer* est lu à tous les équipages : bientôt les fauves vont s'élancer à l'assaut des fortifications défendant le saillant de Koursk lors de l'opération « Citadelle ». Pendant la nuit du 4 au 5 juillet, les douze Tiger prennent leurs positions au sud de la route reliant Tomarowka à Bykowka, plus précisément à la cote 222,3, avant de se déplacer vers la cote 228,6. Après un violent barrage d'artillerie, suivi d'un bombardement aérien, ils se ruent sur les lignes soviétiques. Rapidement, les *Panzerschützen* se heurtent à des champs de mines, des fossés et des positions antichars soigneusement camouflées. Les artilleurs adverses n'hésitent pas à ouvrir le feu à bout portant afin de maximiser leurs chances de toucher les fauves. Soudain, une quarantaine de tanks ennemis lancent une contre-attaque. Les canons de *8,8cm* pulvérisent vingt-trois T-34 près de Beresoff, tandis que les assaillants n'ont enregistré aucune perte ! Pourtant, l'assaut est stoppé et les mines endommagent les trains de roulement de deux *Panzer*. Seule l'intervention des Stuka permet de débloquer la situation et contraint les Russes à décrocher vers leur seconde ligne de défense. L'arrivée de la nuit empêche les *SS* de continuer la poursuite. Le lendemain, l'offensive progresse vers Lutschki. Là encore, les *Prinadlezhit-Chetverki* chargent pour abandonner douze des leurs sur le terrain. La *Kompanie* affronte à ce moment-là un adversaire peu banal : un train blindé s'oppose à l'avance des Tiger ! Il est finalement incendié, mais il a causé de lourdes pertes en hommes. Tout de suite après, les *Panzer VI* tombent sur des « trente-quatre » enterrés. Leurs tourelles sont à peine visibles et les tireurs soviétiques touchent leurs cibles à de nombreuses reprises, sans toutefois parvenir à percer l'épais blindage. Le 10 juillet, un éclat perfore le bras du *SS-Hauptsturmführer* Zimmermann et il est remplacé par le *SS-Obersturmführer* Lorenz ; cependant, ce dernier trouvera la mort le 11 juillet – certaines sources indiquent le 7 juillet – au moment où il mènera trois Tiger à l'assaut d'un remblai près de Kalinin. Un perforant tiré sur le flanc a eu raison de la protection du *Panzer*. Le *SS-Obersturmführer* Theiss le remplace au pied levé. Les pertes sont lourdes des deux côtés, et dix T-34 en flammes témoignent de l'intensité des combats. Le 12 juillet – le 9 juillet ? – marque une pause dans l'avance de la *Tiger-Kompanie*, car les mécaniques ont besoin d'être révisées. Le lendemain, une fois les pleins faits et les réparations terminées, la *schwere SS-Panzer-Kompanie* perce en direction de Winogradowka-Iwanowka. Cette dernière est conquise de haute lutte. Puis des opérations sont lancées en direction de la colline 234,9 avec seulement quatre Tiger, qui enlèvent cette position située à deux kilomètres au nord-est de Leski. Plus en arrière, l'atelier de maintenance réalise des miracles et, le 15, huit Tiger collaborent à une action contre la colline 242,7 qui doit servir de base pour une attaque en direction du sud. Mais les pièces antichars « bolcheviques » veillent et si elles n'ont pas vraiment les capacités de détruire un Tiger de face, leurs feux demeurent dangereux pour les *Bordführer* qui œuvrent la tête hors de la tourelle. Le *SS-Obersturmführer* Theiss est d'ailleurs tué à l'est de Winogradowka. Le *SS-Obersturmführer* Reininghaus prend immédiatement le commandement des cinq Tiger encore aptes au combat. Sur ces entrefaites, les coups de boutoir de l'Armée rouge et les bombardements aériens obligent les *Panzerschützen* à adopter une position défensive. Le 16 juillet, Moscou ordonne à ses troupes de passer à l'offensive dans le secteur du Mious. L'opération « Citadelle » ne peut être menée à son terme et *la SS-Panzer-Grenadier-Division* « Das Reich » est relevée par la *167. Infanterie-Division.* La *schwere SS-Kompanie* est donc redéployée vers l'arrière avant d'être acheminée vers le secteur du Mious, où la situation est catastrophique pour les défenseurs allemands. Ce qui n'empêche pas la *Voenno-Vozdushnye Sily* (VVS ou aviation soviétique) de poursuivre son harcèlement en bombardant sa zone de rassemblement. Le 18, les équipages retraitent vers Belgorod afin de préparer leur Tiger à un convoyage par chemin de fer.

▼ Aussi puissants soient-ils, les Tiger sont vulnérables aux assauts de l'infanterie adverse qui n'hésite pas à attaquer aux corps à corps les chars de 56 tonnes. Des grenades judicieusement placées peuvent effectivement immobiliser le mastodonte. Les *Panzer-Grenadiere* ont donc pour tâche de servir de garde rapprochée aux Tiger. Toutefois, les barrages d'artillerie obligent régulièrement les *Landser* à lâcher prise, laissant les fauves se débrouiller seuls en tête des offensives.
US Nara

LES « POMPIERS » EN ACTION

Commence un éprouvant voyage. La pluie vient effectivement jouer les trouble-fête et rend difficiles toutes les manœuvres, en transformant les routes en bourbiers. Dans un même temps, la formation reçoit des Tiger supplémentaires en provenance de la *13./SS-Panzer-Regiment 1*. Un apport qui monte le nombre total de blindés à 22, dont 18 opérationnels, mais il n'y a pas assez d'équipages ! Enfin, le 29 juillet 1943, l'unité arrive à Makejewka et prend ses quartiers dans une balka, afin de se soustraire à la vue de l'ennemi, à deux kilomètres au nord de Petrowsky. Le 30, les Tiger bataillent sur des positions au sud de Stepanowka. À l'abord de la cote 230,9, une ceinture de canons antichars et de mines entrave la progression. Finalement, l'objectif est conquis, puis la direction de Doppelkopfhohe est prise avant d'attaquer Marinowka. Le 31 juillet, seulement trois Tiger sont opérationnels, pourtant une soixantaine de carcasses de tanks ennemis jonchent le terrain. Les combats continuent autour de Stepanowka et se poursuivent jusqu'au lendemain. Néanmoins, une pluie extrêmement forte gêne tous les combattants, limitant la mobilité. À la moindre accalmie, les T-34 contre-attaquent sur la cote 202. Deux Tiger partent à l'abordage de ce point, mais sont accueillis par des tirs de pièces antichars qui les immobilisent. Pendant ce temps, trois « lourds » revenus des ateliers de réparation font mouvement vers la cote 203,4, ultime ligne défensive ennemie. L'artillerie russe dresse immédiatement un mur de feu devant les assaillants, qui doivent stopper à plusieurs reprises leur progression. Finalement, un assaut mené par le régiment « Deutschland » emporte la décision. Les *Panzer* obliquent ensuite vers la rivière Olchowtschik, avant de capturer Fedorowka tard dans la soirée. Le 2 août, la résistance dans ce secteur est définitivement brisée grâce à l'aide de la *SS-Panzer-Grenadier-Division* « Totenkopf ». La bataille n'est pourtant pas finie et tous les Tiger sont aux mains des mécaniciens pour des réparations plus ou moins longues. Capable d'attaquer sur tous les fronts, Moscou continue d'appliquer sa stratégie. Le 3 août, l'Armée rouge passe à l'offensive dans la région de Kharkov ! Le choc est terrible pour la *4. Panzer-Armee* et l'*Armee-Abteilung* « Kempf » chargées de tenir ce secteur. Épuisées, elles ne peuvent empêcher la création d'une trouée de cinquante kilomètres dans laquelle se ruent les divisions mécanisées frappées de l'étoile rouge. Le 4, alors que la *SS-Panzer-Grenadier-Division* « Das Reich » devait être transférée vers l'Italie afin d'affronter le débarquement allié, les consignes sont modifiées : désormais, l'objectif est Kharkov !

LES « POMPIERS » DE L'OSTFRONT : ACTE II

La *Tiger-Kompanie* embarque donc à Jassinowataija, avant de secourir ses camarades qui ne peuvent que reculer sous la poussée russe. À peine arrivés, les Tiger combattent en ordre dispersé, le but étant de colmater autant que faire se peut les brèches. Le 8 août 1943, un *Panzer VI* esseulé est accroché par une colonne de dix-sept T-34. En dépit de son infériorité manifeste, l'équipage revendique la destruction de dix des assaillants en trente minutes ! Constamment sollicitées, les mécaniques souffrent et, au 10 août, seulement trois Tiger sont aptes au combat. Dans ces conditions, quelques jours sont laissés à la formation pour se remettre en état. Le 12, elle avance le long d'une voie ferrée en direction de Miroljubowka.

▼ Le Tiger numéroté S33 croise un *Sturminfanteriegeschütz 33B auf Panzer III* armé d'un obusier court de *15cm*. Disposant d'un puissant obus explosif, ce canon d'assaut est redoutable contre les fortifications adverses.
Bundesarchiv

◤ Toujours à Koursk, ce Tiger monte au front. L'état de la machine laisse présager que ce cliché a été pris au tout début de la bataille. Après quelques jours d'engagements, des impacts de tous calibres vont marquer les cuirasses, prouvant à la fois la résistance des « lourds » et la combativité des soldats soviétiques.
US Nara

▲ Fin 1943, la *schwere SS-Kompanie* a vu ses effectifs fondre et les six Tiger encore opérationnels sont regroupés avec les *Panzer IV* du *SS-Panzer-Regiment 2* de la « Das Reich ». Les chars progressent dans un bois près de la ville de Berditchev, en direction de Jitomir.
US Nara

Partant de la gare de Maximowka, les fauves se heurtent à des positions antichars et à des T-34. Les cinq Tiger sont crédités de la destruction de douze canons et de six *Prinadlezhit-Chetverki*. Le lendemain, une attaque est menée dès l'aube en direction d'un bois situé au nord de Nikitowka et de Miroljubowka. L'action est un succès. Par la suite, la *schwere Panzer-Kompanie* bataille sur la cote 202,1, repoussant les Soviétiques. Le 14, les Tiger reprennent leur marche vers Jassinowataija afin d'être envoyés dans le secteur de Kijany. Là, ils forment un groupe d'action rapide destiné à contrer les percées ennemies. Une mission délicate, dans la mesure où seulement six Tiger sont opérationnels… Tandis que l'unité accueille son nouveau *Kommandeur*, le *SS-Obersturmführer* Matzke, ses chars, souvent par groupes de deux, sont utilisés en couverture des fantassins allemands, submergés par les T-34. Le 17, les Tiger s'élancent vers le nord-est de Murafa pour établir une nouvelle ligne de défense. La *Kompanie* se rassemble à l'est de Scharowski-Sanat, puis avance en début d'après-midi vers la cote 181,1, au nord de Mirnoje, avant de foncer vers la cote 196,0. Comprenant la menace, les Soviétiques contre-attaquent, mais doivent reculer en laissant derrière eux quatre T-34 et un KV-1. Le 18, les manœuvres ennemies se poursuivent, sans plus de résultats. Faute de machines disponibles, Matzke n'a pas les moyens d'engager ses « lourds » comme il le voudrait. Sur les vingt en dotation, seulement sept, au maximum, fonctionnent en même temps… Il ne peut qu'utiliser ses machines au compte-gouttes sur des endroits du front réclamant leur présence. Une situation qui arrange bien la 5e Armée de tanks de la Garde qui progresse vers Kharkov. Dès lors, il n'est plus question d'offensive pour les « lourds », leurs missions se bornant à tenter de tenir le terrain.

▲ Le Tiger codé S33 présente des impacts de fusils antichars soviétiques sur sa partie frontale. Avec 40 mm perforés à 100 mètres, les projectiles de 14,5 mm de PTRD-41 et de PTRS-41 sont évidemment incapables de percer la cuirasse du *Panzer VI*. Les Soviétiques le savent pertinemment, pour autant, en visant les optiques de tir ou les fentes de vision, ils peuvent mettre hors de combat un *Panzer VI* à bon compte. US Nara

De ce fait, ils sont détachés auprès du *SS-Panzer-Grenadier-Regiment* « Der Führer », positionné au nord de Kryssino. La compagnie déplore la perte de trois engins après deux jours d'âpres combats. Les Tiger sont dans l'obligation de décrocher par petits groupes et, afin de ne pas trop bousculer les fragiles mécaniques, de nombreuses pauses sont décidées tout au long du trajet. Au 22 août, alors que cinq *Panzer VI* participent aux opérations, le *Generalfeldmarschall* Manstein ordonne l'abandon de Kharkov, qui ne peut plus être défendue. La *schwere Kompanie* est toujours aux côtés du *SS-Panzer-Grenadier-Regiment* « Der Führer », qui n'aurait pu résister à la poussée ennemie sans le concours des fauves. Ces derniers comptabilisent des dizaines de victoires, bien que leurs effectifs soient ridiculement bas. Le 26, une centaine de T-34 se ruent sur l'aile gauche du régiment, parvenant à percer. L'intervention des « lourds » rétablit la situation et ils revendiquent vingt-quatre victimes, avec quatre Tiger, sur les cinquante-six « trente-quatre » détruits. Cela étant dit, la *Stavka* ne baisse pas les bras et les assauts se poursuivent sans relâche, si bien qu'à la fin du mois, deux uniques engins sont encore susceptibles de s'y opposer… Début septembre 1943, les hommes et les matériels sont regroupés dans le secteur de Walki et mis à disposition du *Panzer-Regiment* « Das Reich ». Les rares chars roulants cherchent à couvrir de leurs feux les axes de progression des blindés couverts de slogans patriotiques, le but étant de faciliter le décrochage des forces allemandes vers le fleuve Dniepr, car il paraît désormais impossible de stopper définitivement la poussée de l'Armée rouge. Le 14 septembre, deux Tiger sont lancés sur les hauteurs de Kolomak et s'arrogent plusieurs T-34 et deux canons de 76,2 mm. Du 17 au 21, toutes les charges adverses sont repoussées et douze tanks sont pulvérisés. Par mesure de prudence, les *Panzer VI* non opérationnels sont stockés derrière le Dniepr. Par ailleurs, les « lourds » sont utilisés dans des actions ponctuelles pour dégager des soldats encerclés, comme le *SS-Panzer-Grenadier-Regiment* « Der Führer » piégé à l'ouest de Tschutowo et qui ne doit son salut qu'à l'intervention des fauves. Puis la *schwere Kompanie* entame son repli vers le fleuve. Un périple semé d'embûches quand deux engins s'enlisent dans la boue. Devant l'impossibilité de les dépanner, les mécaniciens les « dépècent » et les pièces détachées sont utilisées pour réparer les autres machines ! La formation compte encore dix-sept Tiger, dont sept utilisables immédiatement. Regroupés au sein de la *Kampfgruppe* « Schulze » avec la *II./SS-Panzer-Grenadier-*

Regiment « Der Führer », ils tiennent la route Poltava-Sabrodki puis sécurisent la ligne K, axe vital assurant le retrait des *Landser* talonnés par les T-34. Les moteurs sont à bout de souffle, tandis que les autres organes mécaniques demandent des réparations urgentes. Les machines sont donc rassemblées à Koselschtschina pour y subir des opérations de maintenance. Puis, tous les *Panzer* sont évacués de l'autre côté du fleuve. Faute de moyens de remorquage, certains sont sabordés de manière à ne pas tomber entre les mains de l'ennemi. Fin septembre, les personnels sont en sécurité, mais ils ne disposent d'aucun engin capable de reprendre la bataille… En comparaison des mois précédents, octobre 1943 est plutôt calme. Pour autant, cela ne signifie pas que les équipages sont au repos ! Les Tiger sont très fatigués par les combats et les longs trajets. Entre deux remises de décoration, les hommes plongent dans les entrailles de leurs montures d'acier. Le 13 octobre 1943, le *SS-Obersturmführer* Tensfeld remplace Matzke, blessé. Fin octobre, les fauves partent appuyer le *Grenadier-Regiment 80* sur la cote 166,9, anéantissant quatre T-34 et de nombreuses pièces antichars. Le 30, les Soviétiques prennent la cote 103 du Dniepr près de Pij, obligeant trois Tiger à monter une contre-attaque. L'artillerie ennemie se déchaîne, mais ne peut pas bloquer les « lourds », qui chassent les soldats russes des positions fraîchement conquises. Néanmoins, un *Panzer VI* est totalement anéanti. Fin octobre 1943, seize sont en dotation, or seulement trois fonctionnent…

NAISSANCE DE LA *SS-PANZER-ABTEILUNG 102*

Pendant que la *schwere Panzer-Kompanie* « Das Reich » combat sur l'*Ostfront*, est formée en Allemagne, officiellement le 22 octobre 1943, la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* qui, afin de combler les pertes en hommes et en chars, sert de dépôt et d'unité d'instruction à la *Panzer-Kompanie* combattant sur l'*Ostfront*. Les deux formations vont avoir une activité autonome avant que, progressivement, la nouvelle absorbe l'ancienne courant 1944. Dans un même temps, des cadres sont formés à la *SS-Panzer-Junker* de Fallingbostel.

LES PANZER DE LA DERNIÈRE CHANCE

Pendant que la « 102 » est constituée, les Tiger présents sur le front de l'Est sont mis en alerte et partent vers la gare de triage de Bobruisk. Le lendemain, alors que la ville est évacuée en urgence, ils se dirigent vers Bjelaja-Zerkwa, située à 80 kilomètres de Kiev, en passant par la voie Wladislawka et Rakitno. À peine arrivés, les six engins opérationnels sont envoyés sur la route de la capitale ukrainienne où, à cinq kilomètres au nord de Grebeniki, ils s'arrogent six T-34. Les tanks russes ne sont pas de taille à lutter contre les *Panzer VI*. Les engins frappés de la *Balkenkreuz* n'ont pas besoin d'ennemi pour partir en flammes et l'un deux voit son moteur s'embraser tout seul ! Les « survivants » continuent quand même de toucher à mort des *Prinadlezhit-Chetverki* à plus de 1 000 mètres au sud de Grebeniki. Sur ces entrefaites, trois machines arrivent en renfort, permettant à leurs congénères de souffler et de constituer une réserve tactique sur les arrières des forces allemandes ; groupement qui est vite mis à contribution, compte tenu de la cadence des assauts soviétiques dans le secteur de Grebeniki. Le 5 novembre 1943, cinq Tiger, sur les quinze en dotation, tiennent fermement leurs positions. Le 11, la *Tiger-Kompanie* manœuvre à l'est du village de Slavia et affronte les tanks russes en combat rapproché en pleine nuit. Un engagement confus commence et se termine par la destruction de douze T-34 et la capture de nombreux prisonniers. Peu après minuit, une alerte sur la ligne de chemin de fer Bjelaja– Zerkwa –Fastov oblige les *Panzerschützen* à repartir malgré un froid vif. Une fois les communications rétablies avec la *25. Panzer-Division* qui vient à peine d'arriver de France, les chars lourds retournent sur leurs positions. Là, il n'est pas question de dormir ; les pleins en essence et en munitions sont d'abord complétés. Bien en a pris aux hommes, car, sur le coup des 3 heures du matin, ils doivent stopper dans Grebeniki une incursion de blindés soviétiques qui laisse trois des leurs sur le terrain. Les jours suivants, lors d'attaques adverses, les exploits individuels se multiplient et les équipages augmentent régulièrement leurs scores. Cela ne veut pas dire que l'Armée rouge se laisse faire et, le 16 novembre 1943, le *SS-Obersturmführer* Tensfeld est tué et remplacé par le *SS-Obersturmführer* Kalss, un vétéran qui a déjà fait ses preuves au sein de la *Kompanie*. L'Armée rouge maintient la pression et le secteur de Berditschew fait l'objet d'une contre-attaque des Tiger. Kiev est manifestement l'objectif de Moscou et les *Panzer* sont constamment sollicités, car ils sont souvent le seul soutien des *Landser*. Lors de ces opérations, trois Tiger sont définitivement rayés des effectifs. Il ne reste que sept véhicules opérationnels au 21 novembre sur les douze comptabilisés. Le 22 novembre, une marche forcée de 70 kilomètres est effectuée sur la route de Kornin-Skotschischtsche. Le but est de rejoindre une gare avant de partir pour la ville de Jitomir, qui fait l'objet de violents affrontements, changeant à plusieurs reprises de main. Une fois sur place, les *Panzer* s'élancent à nouveau pour un périple de plus de 70 kilomètres dans le secteur de Korosten-Radomichl. Toujours dans un froid extrême, les Tiger doivent faire attention aux champs de mines, aux carcasses en flammes… Arrivés sur zone, ils sont pris dans une attaque nocturne menée par de l'infanterie et des tanks. Malgré la confusion, les Soviétiques sont mis en déroute. Le 26, seuls deux Tiger sont encore en état de combattre. Du moins c'est ce que croit l'équipage de l'un d'eux qui, après avoir tiré en vain plusieurs obus sur des *Prinadlezhit-Chetverki*, immobiles comme à la parade, se rend compte que le viseur est déréglé ! Ceci n'empêche pas les *Panzer* de s'arc-bouter sur leurs positions de manière à faire échec aux charges des soldats russes. Du 30 novembre au 1er décembre 1943, trois engins sur onze sont susceptibles de faire le coup de feu.

▼ Camp d'entraînement de Wezep, aux Pays-Bas. Pour la postérité, un équipage de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 103* pose sur un engin de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102*.
Archives Caraktère

Indéniablement, ils sont une carte maîtresse du dispositif germanique, mais leur puissance ne suffit pas toujours à endiguer l'ennemi. Ainsi, le 2 décembre, une contre-attaque menée par un Tiger isolé se heurte à un canon antichar qui, bien camouflé, va tenir en échec l'assaut du fauve. Sous la menace, ce dernier est dans l'obligation de se retirer. Sur le front de la météo, les conditions climatiques s'arrangent. Le « général » hiver vient à bout de la *Raspoutitsa.* Désormais, les engins peuvent circuler sur les sols gelés. Cette mobilité retrouvée s'accompagne toutefois d'une chute des températures. La *Wehrmacht* prend alors position dans les villages pour se protéger du froid glacial. Situation qui aide la VVS à trouver ses objectifs, les *Panzerschützen* sont maintenant harcelés par des nuées d'Iliouchine Il-2. Et comme si cela ne suffisait pas, l'artillerie russe entre régulièrement dans la danse, pilonnant les lignes allemandes sans relâche. Le 6 décembre 1943, une contre-attaque, en coordination avec l'infanterie de la *2. Fallschirmjäger-Division*, est ordonnée sur l'axe routier au sud de Radomichl, afin de supprimer un saillant d'où pourrait partir une offensive adverse. De cinq à six Tiger de la *schwere Kompanie* se mettent donc en branle. Le trajet pour rejoindre la position de rassemblement est pour le moins mouvementé. Au moment où les « lourds » progressent de nuit sur un étroit chemin, une erreur de pilotage fait obliquer une des machines sur une zone marécageuse. Si le pilote de l'engin de tête parvient à s'en sortir en poussant le gros Maybach dans ses derniers retranchements, il n'en va pas de même des deux suivants qui, empruntant la même « trace », s'embourbent et s'immobilisent. Après une pénible opération de sauvetage, les machines finissent enfin par atteindre leurs positions, juste avant le début de l'engagement. Placés en pointe, les fauves enfoncent les défenses russes. La progression se déroule dans un massif forestier qui réduit fortement la visibilité des équipages. En dépit de conditions peu favorables à leur déploiement, les Tiger revendiquent la destruction de six canons.

▼ La *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* traverse la ville de Falaise. L'unité arrive en Normandie le 7 juillet 1944 après être partie de son cantonnement situé aux Pays-Bas le 11 juin ! Il faut bien avouer que les fausses informations sur un prétendu débarquement ennemi dans le secteur du Pas-de-Calais ont détourné une partie des forces allemandes du lieu réel de l'opération « Overlord ». Lorsque les Tiger arrivent enfin sur la zone de combat effective, les Alliés ont eu le temps de se renforcer. ECPA-D

Le relief boisé permet toutefois aux *Frontoviki* d'attaquer les assaillants à courte portée. Les *Fallschirmjäger* ayant décroché, les *Panzer VI* doivent se retirer à la nuit tombée. Les blessés sont « entassés » sur les caisses et le repli s'entame lentement. Seulement, une des mécaniques rend l'âme, obligeant l'équipage à rester à l'intérieur pendant que les soldats soviétiques grouillent dans les bois environnants ! Finalement, deux *Panzer* lourds, assurant la protection rapprochée d'un engin de dépannage, viennent tirer les cinq hommes de cette situation pour le moins inconfortable. Seuls quatre Tiger sont encore susceptibles de repousser l'offensive hivernale de l'Armée rouge dans ce secteur. Le 8 décembre, deux Tiger, accompagnés de *Panzer IV* et *V*, remontent le long de la route de Radomichl, en direction de la cote 153. Les premières minutes sont plutôt favorables aux assaillants, car un canon est pulvérisé avant d'avoir eu le temps de faire feu. Toutefois, la charge mécanisée bute sur un champ de mines non repéré et un fauve voit son train de roulement disloqué par une explosion. Afin d'éviter des pertes supplémentaires, l'assaut est suspendu et les assaillants se replient vers leurs positions de départ. La *schwere Kompanie* ne compte plus qu'un Tiger en état de fonctionner !

LA FIN DE LA *SCHWERE KOMPANIE*

Les « lourds » ne sont pas les seuls à souffrir, la *2. SS-Panzer-Division* « Das Reich » est épuisée et, le 17 décembre 1943, l'ordre de retrait du front est donné. De ce fait, l'unité est regroupée à Jitomir. Les permissions de Noël sont distribuées à des hommes qui, pour certains, n'ont pas vu leurs familles depuis un an. N'en déplaise au *Führer* toujours persuadé que l'URSS est exsangue, l'Armée rouge profite de la période des fêtes pour lancer une offensive avec des moyens importants. Appuyées par un barrage d'artillerie, les divisons mécanisées frappées de l'étoile rouge forcent les lignes allemandes dans le secteur de Radomichl. Pendant ce temps, la *Tiger-Kompanie* de la « Das Reich » part vers le camp d'instruction de Stablack. Néanmoins, une *SS-Panzergruppe* « Das Reich » est constituée avec des éléments de la formation *SS*. Quelques Tiger et trente hommes y sont amalgamés.

Ils combattront jusqu'à avril 1944 sur le front de l'Est, sous la dénomination de *Tigerzug* « Tegethoff », avec à leur tête le *SS-Untersturmführer* Tegethoff. En janvier 1944, la *Tiger-Kompanie* est dissoute et ses personnels sont mutés à la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* qui, depuis le 26 décembre 1943, tient ses quartiers en France, dans le secteur de Falaise-Argentan.

1944, ENTRAÎNEMENT AVANT « L'INVASION »

La *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* est donc stationnée dans la zone d'instruction d'Argentan. Juste troublée par des recherches de saboteurs, cette période est consacrée à l'entraînement et à la familiarisation des nouvelles recrues en provenance du *SS-Panzer-Grenadier-Ausbildungs- und Ersatz-Regiment 2*. La présence de vétérans assure à la formation une rapide mise à niveau. Toutefois, les Tiger ne sont pas en nombre suffisant et des *Panzer III* sont mis à contribution ! Des stages sont alors régulièrement organisés à Paderborn afin que les équipages puissent faire connaissance avec leurs véritables montures, formations qui comprennent des sessions de pilotage, de radio… À la fin du mois de décembre 1944, six Tiger I de nouvelle génération, avec le train de roulement composé de galet tout acier, arrivent, permettant enfin aux *Panzerschützen* de passer de la théorie au champ de manœuvre. La « 102 » est loin de présenter des effectifs complets. Outre la pénurie de matériel, comme les engins de *Flak*, 766 hommes sont disponibles sur les 1 120 prévus par les organigrammes. D'ailleurs, seules les *1.* et *3. Kompanien* existent ! La *2.* ne voit le jour qu'à compter de la mi-mai, avec l'arrivée de personnels de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 103*. Certaines sources laissent entendre que les difficultés concernaient plutôt la *3. Kompanie*. Fin mai, les livraisons de Tiger I se poursuivent. Désormais, 45 *Panzer VI Ausf. E* sont en dotation, dont seulement 28 sont opérationnels. Au printemps 1944, sous le commandement du *SS-Sturmbannführer* Weiß, la *schwere SS-Panzer-Abteilung* se prépare à partir pour le centre de Wezep, aux Pays-Bas. Là, les équipages reçoivent leurs machines personnelles tout en continuant l'entraînement, avant d'affronter l'Armée rouge aux côtés du *II. SS-Panzer-Korps*, dont ils dépendent. Ce dernier est effectivement déployé sur le front de l'Est. Durant l'instruction, l'accent est mis sur la maintenance des mécaniques, qui doivent être surveillées très régulièrement. Bientôt, les nouvelles tombent : les Soviétiques ont passé la frontière polonaise ! Dans un même temps, le 6 juin 1944, l'unité apprend que « l'Invasion » a commencé sur les côtes françaises. Perplexes quant à leur destination finale, les hommes de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* sont mis en alerte puis dirigés vers le Pas-de-Calais, car la Normandie est considérée comme une diversion. Dans un même temps, les équipages reçoivent leurs montures, quatorze par *Kompanie*. Finalement, le 11 juin 1944, les chars sont préparés au transport par voie ferrée. À plein effectif, la « 102 » part pour affronter les Anglo-saxons *via* un trajet empruntant un axe Tilburg, Breda, Roubaix, Lille, Douai et Arras. Les mitrailleuses sont en position antiaérienne, prêtes à ouvrir le feu sur les « Jabos ». Ces derniers sont d'ailleurs de la partie, même si leurs attaques ne causent que des dégâts légers aux convois. De là, et de nuit pour neutraliser l'aviation alliée, les *Panzer* empruntent la nationale 39, en passant par Saint-Pol, pour rejoindre le sud de Calais. Une fois sur zone, les engins sont camouflés dans les bois, où ils subissent les bombardements des quadrimoteurs alliés, bien décidés à neutraliser la menace… des rampes de lancement des V1 ! Deux jours après, réalisant que le débarquement en Normandie n'est pas une diversion, le commandement allemand ordonne à la « 102 » de faire demi-tour. Les Tiger reviennent sur leurs pas en direction d'Arras et refont les 40 kilomètres d'un trajet éprouvant pour les mécaniques. Les Tiger sont à nouveau apprêtés pour être transbordés sur des wagons spéciaux. Les villes d'Arras, Lens, Douai, Cambrai, Saint-Quentin et Laon sont traversées avant de faire halte à Versailles, le 21 juin 1944. Recommence une fastidieuse procédure de déchargement avant d'aller se camoufler sous le couvert de forêts situées aux alentours. La taille du convoi est si importante que plusieurs jours sont nécessaires à la « 102 » pour se regrouper.

▲ Les *Panzerschützen* du Tiger codé 211 ne semblent pas trop s'inquiéter de la menace des chasseurs-bombardiers alliés. Aucun ne regarde vers le ciel et la MG-34 de 7,92 mm de défense antiaérienne n'a pas été montée. Leur monture ne semble pas avoir souffert lors de la progression par la route vers la Normandie. Il n'en sera pas de même dans quelques jours… Notez le bidon d'essence sur la plage arrière destinée à accroître l'autonomie. ECPA-D

▼ Camouflé sous les branchages, le Tiger n°211 est un modèle de fin de production doté de galets de roulement tout acier. Cette solution technique présente une économie certaine en caoutchouc, mais, à l'usage, elle se révèle particulièrement bruyante et contraignante pour les axes de chenilles, à cause des vibrations engendrées. ECPA-D

Il faut dire que le personnel français est assez peu coopératif et que, bien souvent, les officiers sont obligés de les menacer de leurs armes pour les contraindre à obéir. L'aviation alliée en profite pour attaquer les gares de triage, infligeant des pertes aux *Panzerschützen*, alors que ceux-ci n'ont pas encore vu leur ennemi. Puis les ordres tombent : les trois *Kompanien* partent pour la Normandie. Un trajet nocturne de 250 kilomètres qui met à rude épreuve les moteurs. Pendant que les chauffeurs font des haltes régulières pour laisser refroidir les gros Maybach, les équipages inspectent les trains de roulement tout acier qui présentent des signes rapides de fatigue, notamment au niveau des goupilles et des axes de maillons. Les colonnes sont aussi retardées par les destructions opérées par les avions adverses : les ponts sont détruits, imposant de nombreux détours. Dans un même temps, les pannes se multiplient. Et, dès l'aube, les « Jabos » pointent le bout de leur fuselage, prêts à tirer sur tout ce qui porte une *Balkenkreuz*. Le 25 juin, Rambouillet est atteint, permettant aux hommes de profiter de quelques instants de repos. Subissant les attaques des chasseurs-bombardiers, les chars passent Épernon, Maintenon, Châteauneuf-en-Thymerais, Senonches sur Longny-au-Perche, parsemant les routes de fauves au moteur, boîte de vitesses ou train de roulement cassé. La logistique est sollicitée à son maximum car, outre les pièces détachées, il faut abreuver en essence des *Panzer* qui ont bien des difficultés à effectuer des parcours de plus de cinquante kilomètres sans panne.

LA COTE 112

Au final, seuls dix chars rejoignent sans trop d'encombre à Vacognes, le 6 juillet ! Et encore, deux ont besoin de réparations urgentes… Tandis que leurs camarades font des repérages autour de la cote 112, les autres équipages arrivent au compte-gouttes. Le 9 juillet 1944, vingt-sept engins sont opérationnels. Une reconnaissance en force est organisée par des éléments de la *1./schwere SS-Panzer-Abteilung 102* en direction de Maltot. Trois Sherman partent en flammes sous les obus de *8,8cm*. Cette entrée en matière plutôt musclée met l'ennemi au courant de la présence des Tiger ! Dans l'attente, les *Panzer* adoptent une position défensive. La *1./schwere SS-Panzer-Abteilung 102* est au nord-est de Saint-Martin, la *2.* se déplace dans sa périphérie Nord, au nord-est de Vieux, et la *3.*, dont une partie n'est toujours pas arrivée, est placée au nord-ouest de la localité, au sud-ouest de la cote 112. Cette dernière se révèle être l'objectif de la progression alliée.

Le 10 juillet, l'artillerie ennemie ouvre le feu sur les positions allemandes, même les canons de marine entrent dans la danse ! À l'aube, l'opération « Jupiter » est lancée, le but étant de prendre les ponts de l'Orne situés derrière la cote 112. Les Anglais attaquent avec deux groupements blindés comprenant chacun une soixantaine de tanks. Le *7th Royal Tank Regiment* avance au nord-est de Baron, tandis que le *9th Royal Tank Regiment* fonce sur la route Fontaine–Étoupefour–Maltot. Sous le couvert d'obus fumigènes, les Alliés percent entre Éterville et la cote 112. La *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* est sur le pied de guerre, puis part à la rencontre des assaillants. Le choc est rude et le Tiger n° 213 est touché par un canon ouvrant le feu en tir tendu. La riposte ne se fait pas attendre et trois engins alliés sont anéantis. Toutefois, la puissance de l'artillerie ennemie oblige les *Panzer* à se mettre à couvert. La *1./schwere SS-Panzer-Abteilung 102* tient malgré tout le choc, pulvérisant de nombreux véhicules. Ne laissant pas le temps à l'adversaire de se réorganiser, la *3./schwere SS-Panzer-Abteilung 102* contre-attaque et perd deux Tiger. Un assaut nocturne mené vers Maltot, au nord de la route de Saint-Martin, rétablit quelque peu la situation. Le lendemain, la « 102 » tente de reprendre le terrain perdu. Les *Panzerschützen* revendiquent trois chars ennemis, quatre canons antichars et quinze véhicules blindés, mais le Tiger n° 232 est touché par un projectile perforant. Pendant ce temps, menés par le *SS-Obersturmführer* Kalss, six Tiger de la *1./schwere SS-Panzer-Abteilung 102*, profitant audacieusement des fumées générées par les munitions britanniques, s'avancent dans le brouillard artificiel. La surprise est totale pour les Anglais qui perdent sept chars et huit pièces d'artillerie. Un seul *Panzer* est touché « gravement » : trois impacts en provenance d'un autre Tiger (!) sur la tourelle endommagent ses optiques de tir, le contraignant à gagner l'atelier de réparation. La cote 112 est reprise. Si les obus fumigènes anglais cachent efficacement la progression des tanks, ils permettent également aux défenseurs de monter d'audacieux coups de main lorsque les chefs de *Zug* font preuve d'initiative ! La situation est plus difficile pour la *3. Kompanie*, qui perd un char et son commandant suite à son refus d'engager ses hommes sur un terrain noyé par les fumées opaques. Par la suite, l'unité

▼ Pendant que l'un des hommes inspecte les alentours au moyen de jumelles, le reste de l'équipage du Tiger « 211 » procède à des vérifications de routine, notamment les niveaux du moteur. Si les principaux problèmes de jeunesse ont été résolus, le char lourd nécessite une attention de tous les instants pour fonctionner de manière optimale.
ECPA-D

▲ La végétation déposée sur ce char commence à se faner. L'équipage a tout intérêt à la renouveler fréquemment afin d'éviter que les branchages couleur marron n'attirent l'attention des pilotes de « Jabos ». Sur le terrain, les Tiger ne craignent pas grand-chose lors d'attaques lancées par des chasseurs-bombardiers ennemis. Il est vrai que la précision des appareils rend les chances de toucher une telle cible assez faibles. En revanche, l'impact, aussi bien moral que physique, sur les hommes est bien réel, créant une véritable psychose chez les *Panzerschützen* qui, à l'approche des avions ennemis préfèrent évacuer leurs montures pour se mettre à l'abri dans les fossés environnants.
ECPA-D

part appuyer la *10. SS-Panzer-Division* « Frundsberg », qui a établi ses lignes défensives près de Maltot, Éterville et Fontaine. Le 12 juillet, les Britanniques continuent de pilonner la hauteur. Face à une telle muraille de feu, les *Panzer-Grenadiere* reculent. Sans soldats pour faire office de « gardes du corps », les Tiger doivent retraiter, laissant les *Tommies* reconquérir leurs objectifs à la faveur de la nuit. Douze engins opérationnels sont comptabilisés, le reste est entre les mains des mécaniciens. Par ailleurs, onze sont toujours sur la route reliant Versailles au front, immobilisés faute de pièces détachées. Le 13, une opération est montée dans le but de récupérer le terrain perdu. La *1./schwere SS-Panzer-Abteilung* attaque sur la droite des positions amies, tandis que la *2. Kompanie* parvient à repousser les Anglais. Les combats autour du *Waldchen der halhen Baume*, le « bois des petits arbres » situé en haut de la position, sont d'une extrême violence. Profitant encore une fois du brouillard artificiel, les Allemands se mettent en couverture avec deux Tiger, les sept restants formant une réserve mobile. Dans le ciel, tournent les « Jabos » qui assaillent le moindre véhicule adverse, gênant par le fait le ravitaillement. Le 14, la *2. Kompanie* se replie sur l'Amayé-sur-Orne afin de s'abriter de la menace aérienne. Le lendemain, l'artillerie lourde anglaise donne encore de la voix, labourant comme à son habitude le terrain. En dépit de cet appui, cette dernière est repoussée, mais un *Panzer VI* est touché par un obus et doit se replier pour réparer ses avaries. Avantage pour les *Grenadiere* terrés dans leurs trous d'hommes, la bruine empêche les observateurs de préciser leurs tirs. Dans la nuit du 15 au 16 juillet, un assaut mené par des chars lance-flammes est sur le point de faire craquer les *Landser*, qui ne doivent leur salut qu'à l'intervention inopinée de la *1. Kompanie*. Pendant ce temps, la *2./schwere SS-Panzer-Abteilung 102* s'installe dans un verger au sud de Saint-Martin. Véritable « pompier » du front, l'unité permet aux défenseurs de tenir bon. Le 17, tandis qu'un seul Tiger joue le rôle de sentinelle, quelques escarmouches enflamment la ligne de front, sans que cela ne change rien à la situation générale. Il est vrai que l'opération « Goodwood », visant à percer à l'est de Caen, oblige les Anglais à concentrer la plupart de leurs tanks hors du secteur de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102*. Le *II. SS-Panzer-Korps* peut « souffler », bien que des attaques de moindre envergure soient maintenues par les forces britanniques et canadiennes. Appuyés par une puissante artillerie, dont des canons de marine, les chars adverses tâtent régulièrement le terrain, mais la défense organisée autour des Tiger est solide et, régulièrement, les assaillants déplorent des pertes. Le 20, profitant d'une relative accalmie, la *2. Kompanie* est relevée par la *1.*, car les mécaniques et les trains de roulement sont fatigués et demandent des révisions urgentes. À cause du temps pluvieux, la situation ne bouge guère jusqu'au 22 juillet, où Maltot est l'objet de féroces combats. Rudes soldats, les Canadiens refusent de céder devant la poussée des Tiger qui remontent vers Maltot. Les chars lourds ont fort à faire pour nettoyer le secteur, car les antichars pullulent, sans compter que l'artillerie alliée continue ses tirs de harcèlement, endommageant les trains de roulement. Finalement, les Canadiens finissent par ployer après une lutte sans merci. Le 24, le *SS-Unterscharführer* Will Fey de la *1. Kompanie* repère une colonne d'*Infantry Tanks* Churchill qui passe devant lui en direction de Maltot. Le *Bordführer* revendique cinq des huit carcasses en flammes. Voyant que la ligne défensive allemande tient toujours près de la cote 112, les Alliés changent leur axe d'attaque et poussent vers May-sur-Orne. La *2. Kompanie* manœuvre alors vers Le Hamel, seule position qui lui permettrait d'appuyer la *9.* SS-*Panzer-Division* « Hohenstaufen », qui tente de repousser la percée anglo-canadienne dans le secteur tenu par la *272. Infanterie-Division*. Mais jouant habilement du brouillard artificiel, les assaillants empêchent les *Panzerschützen* d'ajuster leurs tirs depuis la rive gauche de l'Orne. De fait, May finit par tomber. Après avoir rassemblé leurs forces, les Anglais pivotent vers Saint-Martin, écrasant les emplacements de la *272. Infanterie-Division*, qui craque sous l'impact. Immédiatement, la « Hohenstaufen » contre-attaque, toujours appuyée par les Tiger positionnés sur la rive gauche. Feuguerolles-Bully est également sous le feu ennemi. Chacun des deux camps se neutralise : les *Panzer VI* pulvérisent les tanks alliés au moindre mouvement, tandis que les pièces antichars garnissant les positions anglaises envoient leurs mortels obus dès qu'un fauve montre le bout de son canon. De ce fait, tout est bloqué sur la cote 112. Si les Tiger parviennent à tenir ce secteur clef, il n'en va pas de même ailleurs. L'opération « Cobra » donne les moyens aux Américains de franchir le réseau défensif de la *Wehrmacht*, obligeant cette dernière à reculer pour ne pas être tournée.

LE CHAUDRON DE FALAISE

À cause de l'activité aérienne, début août, la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* opère un repli de nuit. Une marche éprouvante pour les pilotes qui ne distinguent rien dans l'obscurité. Les villages de La Caine, Hamars, Campandré sont difficilement dépassés, avant que les hommes n'atteignent Roucamps, où un regroupement s'effectue. La « 102 » est alors subordonnée à la *9.* SS-*Panzer-Division* « Hohenstaufen ». Le 2 août 1944, la formation se déplace vers le secteur de Vire–Estry–Chênedollé. Prenant la direction du nord-est, les *Panzer* doivent progresser le long de l'axe routier Vire–Villers-Bocage en passant par Estry, Chênedollé, Viessoix et Vire. Les chars sont organisés en deux *Kampfgruppen* : « Weiß », avec la *1. Kompanie,* et « Meyer ». Leur mission est d'assurer la jonction avec la *3. Fallschirmjäger-Division* dans Bény-Bocage. La *Kampfgruppe* « Weiß » s'ébranle vers Saint-Jean et se heurte à des éléments blindés de la *Guards Division* près de Chênedollé. Les Anglais laissent cinq tanks sur le terrain. Pendant ce temps, la *2. Kompanie* progresse en arrière, en obliquant vers le sud. Puis, en fin de journée, elle rétablit les liaisons avec les parachutistes allemands à Vire. Immédiatement, les équipages prêtent main-forte à leurs camarades sur le point d'être submergés. Les Alliés reculent dès l'apparition des mastodontes germaniques. Le carrefour de Vire est sécurisé, puis les *Panzer* se mettent en défensive. Le lendemain, les deux compagnies préparent des contre-attaques afin de détruire les blindés ennemis qui ont réussi à percer. La *2. Kompanie*, aux ordres du *SS-Untersturmführer* Martin Schroif, s'engage au nord de Vire. Après trois kilomètres, elle tombe nez à nez avec plusieurs Cromwell qui ne font pas le poids face au *8,8cm* des Tiger. Une fois l'accrochage terminé, les Allemands repartent vers le village de La Bistière. Des fantassins de la *9.* SS-*Panzer-Division* sécurisent les flancs quand, au moment où les premières maisons de l'objectif sont atteintes, des Sherman surgissent. Les deux Tiger de pointe les neutralisent sans difficulté. Soudain, les coups pleuvent. Embusqués sur les flancs, des M4 tentent de mettre hors de combat les *Panzer*, en visant leur train de roulement. Les équipages allemands répliquent sans tarder. Les projectiles martèlent les caisses, tandis que les tireurs essayent désespérément de repérer les coups de départ. Enfin, la résistance alliée est brisée. Les Tiger continuent d'avancer. Ils dépassent les dernières maisons et sont à nouveau pris pour cibles par des chars qui ouvrent le feu à moins de 100 mètres ! Schroif fait pivoter toutes les tourelles sur la gauche et ordonne de pilonner sans discontinuer les positions adverses. Les soldats alliés finissent par reculer. Leur action n'a cependant pas été vaine : certains « lourds », bien endommagés, doivent se retirer. Pendant que la *2. Kompanie* sécurise son secteur, la *1. Kompanie*, aux ordres du *SS-Obersturmführer* Kalss, s'avance vers La Gravervie, située à deux kilomètres au nord de Vire. Sa mission est de prendre la cote 119, pour autant le camp d'en face ne l'entend pas de cette oreille. Les combats sont acharnés, comme le prouvent les 22 engins pulvérisés par les *8,8cm* ! Le lendemain, les Anglais annoncent clairement leur intention de prendre la cote 119. L'artillerie lourde pilonne ce point qui domine au nord de La Bistière. Appuyés par des blindés, les fantassins s'élancent, profitant de la couverture offerte par le relief. Les Sherman flambent les uns après les autres, mais les *Tommies* parviennent à s'approcher. La cote 119 est conquise, pourtant les Tiger réussissent à donner un coup d'arrêt. Les Britanniques ne peuvent plus progresser vers Flers et déplorent de nombreuses pertes. Le 5 août, tous les engins de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* demandent des réparations plus ou moins urgentes. Vire est donc évacuée pour Pierres puis Chênedollé. La situation est assez confuse, puisque les deux camps sont imbriqués sans qu'une ligne de front ne puisse être tracée. Des « accidents » de la circulation ont ainsi lieu, comme un Tiger emboutissant un tank allié au détour d'un virage ! Le 6 est seulement troublé par des duels d'artillerie et le survol désormais habituel des « Jabos » qui tirent sur tout ce qui pourrait abriter un *Landser*. La journée du 7 est marquée par l'exploit du *SS-Unterscharführer* Will Fey. À bord de son n° 134, le *Bordführer* parvient à pulvériser onze engins de la *11th Armoured Division*. Toutefois, si la « 102 » tient le choc, il n'en va pas de même pour les autres formations de la *Wehrmacht*. Le *I. SS-Panzer-Korps* commence à ployer dans le secteur de Falaise, imposant aux Tiger de leur prêter main-forte. Le 8, les 21 *Panzer VI* opérationnels s'ébranlent dans un claquement de chenilles vers Condé-sur-Noireau pour une marche de 40 kilomètres. Enfin Falaise est rejointe. La « 102 » est subordonnée à la

Insigne de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102*.

▼ Camouflé dans les blés, le Tiger « 211 » laisse à peine dépasser sa tourelle. L'équipage semble bénéficier d'un champ de vision assez ouvert. Malheur au « tank » adverse qui viendrait se placer dans la ligne de mire du canon de *8,8cm*. En Normandie, le fauve n'a pas d'ennemi à sa taille. Pour autant, les secteurs de tir ne sont pas réellement adaptés à l'allonge de son canon. Effectivement, le fauve a plutôt été conçu pour « chasser » les T-34/76 dans les plaines russes. ECPA-D

▲ Le Tiger « 211 » du *Bordführer* Günther est décidément l'objet de prédilection du photographe ! Les « lourds » sont d'ailleurs régulièrement choisis comme sujet par la propagande allemande. En effet, le *Panzer VI* représente une somme de technologie impressionnante. Cette « vitrine » ne doit toutefois pas faire oublier qu'en juin 1944, l'Armée allemande est loin d'être motorisée et que bien des unités ont encore recours à la traction animale. Si les *schwere SS-Panzer-Abteilungen* n'en sont plus là, elles doivent néanmoins avoir recours à des véhicules de prise, comme le Daimler *Mark I Scout-car* Dingo présent sur d'autres clichés du même reportage, faute de matériels d'origine allemande disponibles. ECPA-D

12. SS-Panzer-Division « Hitlerjugend ». Les équipages ravitaillent leurs machines, une tâche ardue, compte tenu des pénuries d'essence, de graisse et d'huile. Certains Tiger doivent même partir au combat alors que le niveau d'huile de leur Maybach est au-dessous du minimum acceptable ! Les Anglo-canadiens attaquent sans relâche, tandis que leur artillerie envoie salve sur salve. À moins d'un coup direct, les *Panzer VI* ne craignent pas de tels déluges, mais les éclats qui volent dans tous les sens endommagent les trains de roulement ou les radiateurs, réduisant de manière drastique une fiabilité déjà malmenée par le rythme des combats. Les dommages sont nombreux, si bien que seuls six « lourds » sont encore capables de s'opposer à la progression adverse. Le 10 août, la *2. Kompanie* a pour mission d'empêcher les Alliés de broyer l'aile gauche de la *272. Infanterie-Division*. Lorsque les tanks ennemis montent à l'assaut, ce n'est que pour voir quatre des leurs s'embraser comme des torches sous les coups du *8,8cm* du Tiger n° 231. Cette action stoppe le mouvement des Alliés vers les lignes germaniques. Les *Tankers* ne renoncent pas, attaquant selon un nouvel axe. Dans l'après-midi, 40 tanks poussent vers Le Moncel. Sans armes lourdes, les *Landser* se débandent. L'intervention du n° 231 rétablit de justesse la situation, et quatre autres carcasses parsèment le champ de bataille. Considérés comme les « baleines de corset » par l'*Oberkommando der Wehrmacht* (OKW ou commandement suprême de l'Armée allemande), les Tiger renforcent les dispositifs tels des canons antichars sur chenilles, néanmoins la quantité fait défaut, avec seulement quatre « lourds » susceptibles d'être engagés… Ce qui n'empêchera pas les *Panzerschützen* de mener une contre-attaque le lendemain dans le secteur de Cesny–Bois–Halbout, laissant quatre victimes dans leur sillage. Au moment où la *12. SS-Panzer-Division*, durement éprouvée, est retirée du front, la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* panse ses plaies. Si elle n'a connu que cinq (!) pertes définitives depuis son arrivée au front, son potentiel fond comme neige au soleil au gré des pannes mécaniques. Placé loin en arrière pour éviter de se faire bombarder par l'artillerie ennemie, l'atelier de réparation est constamment sur la brèche. Le 12 août, 26 tanks percent les défenses à l'est de Barbery. La *2. Kompanie* est chargée de rétablir la situation. Alors que les Tiger sécurisent les routes, un déluge de feu s'abat sur la zone de Cesny–Bois–Halbout. Toutes les maisons se volatilisent sous une pluie d'obus. Les *Landser* ne tiennent pas le choc et se replient. Les Tiger donnent quelques coups d'arrêt, mais sont obligés d'adopter de nouvelles positions. Le même jour, de furieux combats ont lieu dans le secteur au sud-est de Tournebu. La *2. Kompanie* revendique deux M4, cependant un Tiger, sur les trois opérationnels, est touché à mort. Faute d'infanterie, aucune contre-attaque n'est possible. Malgré tout, un fauve esseulé, placé en couverture sur la cote 184 au nord-est de Soulangy, touche trois Sherman. Le lendemain, ce même endroit est l'objet d'un assaut mené par des blindés. Les *8,8cm* stoppent toutes velléités d'approche. À Saint-Pierre-Canivet, dix véhicules ennemis sont purement et simplement éliminés à 400 mètres de distance, après que les *Bordführer* ont immobilisé, comme à l'exercice, le premier et le dernier engin de la colonne adverse. Toutefois, les Canadiens foncent vers les *Grenadiere* qui flanchent sous la charge. Afin de raccourcir la ligne de front, les ordres imposent un recul jusqu'au nord-est de la périphérie de Falaise. Arrivée là, la *2./schwere SS-Panzer-Abteilung* « 102 » est accrochée près de la cathédrale. Cette fois, l'infanterie alliée décide d'attaquer à bout touchant les Tiger. Le n° 231 du SS-*Untersturmführer* Loritz, qui avait fait tant de mal aux tanks alliés, succombe après avoir été frappé de flanc par des antichars.

Le n° 212 est assailli par des soldats ennemis qui le démolissent en combat singulier ! Le 15 août, tandis que les Canadiens progressent vers le sud de Falaise, il ne reste que cinq Tiger pour ralentir la pince qui se dessine. Les combats sont d'une violence inouïe. Le n° 134 de Fey repousse une attaque ennemie sur Versainville, mais doit reculer vers Eraines. Le reste de la *1./schwere SS-Panzer-Abteilung* et les deux derniers Tiger de la *2. Kompanie* prennent position dans la périphérie Nord de Potigny. Le 16 août 1944, ils s'organisent pour bloquer la route au nord de Falaise. Le n° 241 stoppe net une ruée de l'infanterie adverse, puis se replie au nord-est de Falaise. Plus tard, deux Tiger entrent dans Falaise pour soutenir les quelques *Grenadiere* de la *12. SS-Panzer-Division* « Hitlerjugend » qui tentent encore d'empêcher les Canadiens de refermer la poche. Bientôt, les soutes à munitions sont vides et les *1.* et *2. Kompanien* reculent vers Villy-les-Falaise. Le n° 241 du *SS-Untersturmführer* Martin Schroif se place alors en couverture de la sortie Nord du village. Il repousse aisément les quelques groupements alliés qui évoluent à découvert. Au nord de Damblainville, des véhicules de reconnaissance sont pulvérisés sans peine. Malgré tout, la poussée est de plus en plus forte et un Tiger est mis hors d'état de nuire. Si la « 102 » possède encore théoriquement 26 engins, seul le n° 241 fonctionne encore correctement ! Le reste est aux mains des mécaniciens ou bien toujours en transit…

SORTIR DE L'ENFER !

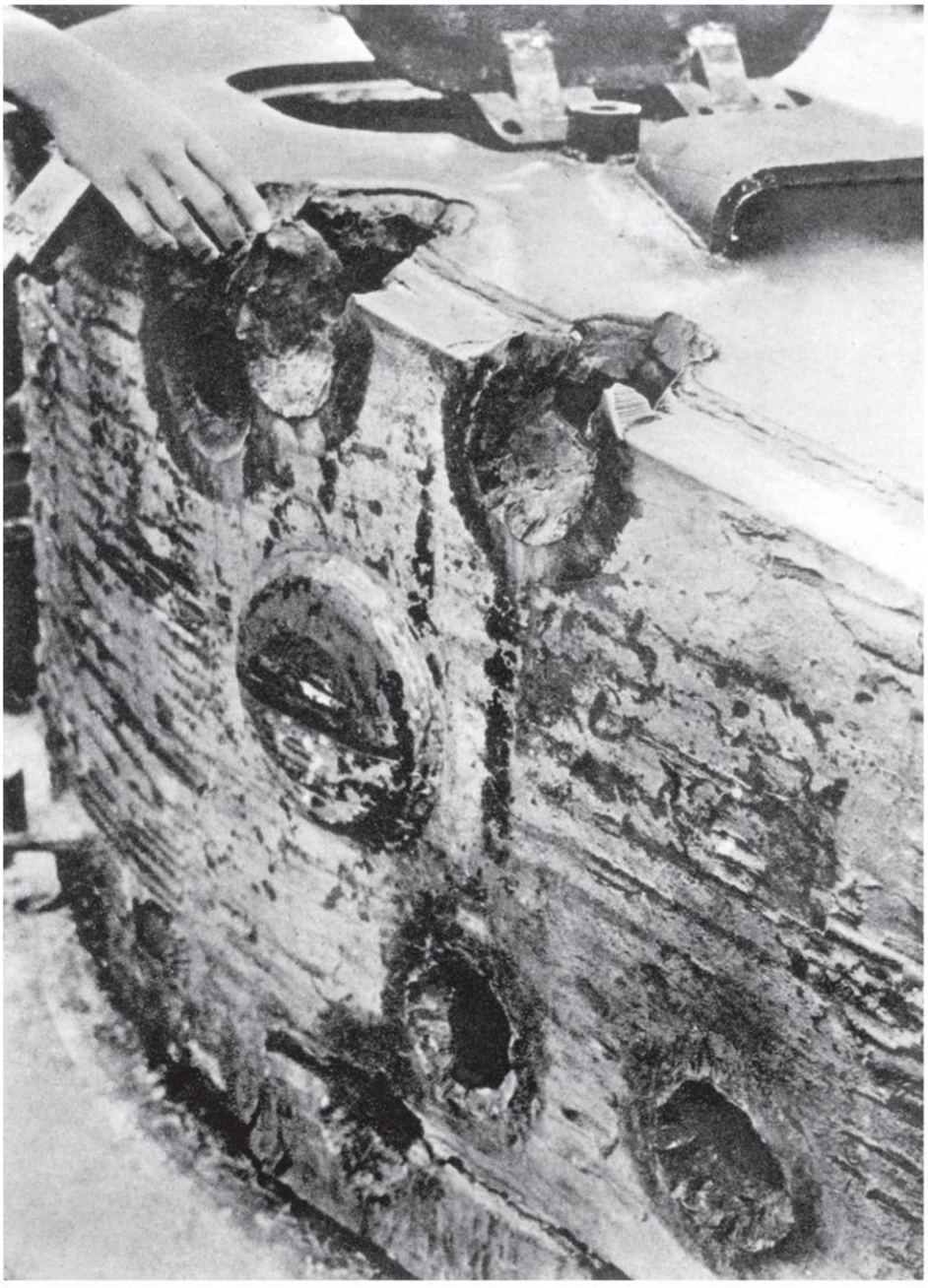
Péniblement, la retraite commence, car la poche de Falaise est quasiment fermée. Les véhicules en panne sont remorqués et toute l'Armée allemande essaye de se frayer un chemin à travers les routes bondées. Le 18 août 1944, la situation devient catastrophique. Les unités piégées dans la poche font le maximum pour s'échapper. Sur ces entrefaites, le n° 241 file vers un château situé à deux kilomètres au sud de Fresne-la-Mere. À sa droite, la *1. Kompanie* tient le terrain. Mais bientôt, le village de La Hogouettes voit d'importantes masses de blindés alliés arriver. Si les tanks anglais sont partout, ils sont pour l'instant repoussés. Pour autant, leur simple présence impose le sabordage du n° 124 qui ne peut plus être remorqué. Gravement blessé, le *SS-Sturmbannführer* Weiß est capturé près de Trun. Les *Panzerschützen* n'ont plus le choix : retarder l'ennemi n'a plus de sens, ils doivent percer s'ils veulent échapper à la capture ou tout simplement survivre. Des ordres sont donnés dans ce sens pour forcer la décision à Vignats et rejoindre Nécy. Les engins de la *1./schwere SS-Panzer-Abteilung 102* embarquent des fûts de 200 litres sur leurs caisses. Hautement risquée avec ces charges incendiaires placées sur la proue, la manœuvre commence de nuit pour réduire les possibilités de se faire repérer par les observateurs d'artillerie adverses. Seuls trois Tiger peuvent se mouvoir par leurs propres moyens. Plein gaz, les trois fauves de Kalss, Schroif et Glagow foncent dans l'obscurité pour tomber par surprise sur une batterie antichar anglaise, dont les servants regardent passer en trombe le premier Tiger ! Alors que celui-ci n'essuie que des rafales de mitrailleuses, le deuxième n'a pas cette chance et encaisse un feu nourri de projectiles de gros calibre. Blessé, le conducteur n'accélère plus et se fait percuter par le dernier Tiger qui, à pleine vitesse, emboutit violemment son congénère. Quelques membres d'équipage parviennent à s'échapper, mais la majorité d'entre eux, groggy suite au choc, sont faits prisonniers. Face à la puissance de feu adverse, le *SS-Hauptsturmführer* Kalss doit se résoudre à abandonner ses camarades. La bonne étoile de l'équipage ne l'abandonne pas lorsque des « Jabos » surgissent au moment d'un ravitaillement : la bombe qui aurait dû réduire le « lourd » en miettes frappe la caisse sous un angle défavorable, lui causant seulement des dégâts mineurs. Pendant ce temps, à l'état-major, le *SS-Sturmbannführer* Weiß est remplacé par le vétéran Alois Kalss, en attendant que le *SS-Sturmbannführer* Hartrampf prenne ses fonctions. Enfin, les survivants de la « 102 » atteignent Vimoutiers. Les combats continuent, et les Tiger n° 222 et 214 prennent la route reliant Trun à Vimoutiers, essuyant sans dommages des attaques aériennes et anéantissant un véhicule ennemi. Dans Nécy, tandis qu'ils défendent le poste de commandement de la *12. SS-Panzer-Division* « Hitlerjugend », trois *Panzer VI* succombent. Il s'agit de pertes définitives et le potentiel offensif de la « 102 » dégringole, avec 19 machines pour la plupart non opérationnelles. Des escarmouches se déroulent près de Champosoult. À chaque fois, les Alliés perdent des tanks, mais les Tiger, de leur côté, présentent des faiblesses mécaniques de plus en plus criantes. Les engins germaniques obliquent donc vers la Seine, cependant le carburant fait défaut tout autant que la fiabilité. Les équipages abandonnent dans ces conditions nombre de leurs montures, comme le Tiger n° 223 le sera près de Toste le 25 août, ou bien le n° 224 qui sert dorénavant de monument près de Vimoutiers. Par petits groupes, la « 102 » entame son repli. Enfin, la Seine est atteinte. Pour autant, la coupure est difficile à traverser. Le *SS-Unterscharführer* Will Fey verra d'ailleurs son engin disparaître dans l'eau du

▼ Le Tiger codé 223 a été abandonné par son équipage près de Tostes le 25 août 1944 après avoir cassé sa chenille. Côté gauche, sa tourelle ne présente pas moins de six impacts d'obus reçus lors d'un engagement dans le secteur de Vire le 3 août. L'engin est détaillé sous toutes les coutures par un soldat anglais. Il est vrai que ses mensurations en imposent, notamment la largeur des chenilles, sans équivalent dans l'arsenal anglo-saxon. US Nara

fleuve, suite à une attaque aérienne au moment où il était sur le point de rejoindre l'autre rive… Une fois en sécurité, les *Panzerschützen* se dirigent vers Lens en partant de Rouen. De là, ils filent vers Bruxelles, Aix-la-Chapelle et enfin Mellrich. La *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* déplore la perte de la quasi-totalité de ses *Panzer VI* – seul le n° 132 parviendra à traverser la Seine pour arriver près de Cologne – et accuse une cinquantaine de morts. En contrepartie, elle revendique 227 tanks, 28 canons antichars, 19 semi-chenillés, 4 automitrailleuses et 35 camions détruits entre le 10 juillet et le 20 août 1944.

LA *SCHWERE SS-PANZER-ABTEILUNG 502*

Si la guerre n'est pas finie pour les hommes de la « 102 », ils ont malgré tout droit à quelques jours de repos, le temps de compléter les effectifs. Par conséquent, le 3 septembre 1944, les *Panzerschützen* s'installent à Limbourg, près de Maastricht, pendant que leur nouveau *Kommandeur*, le *SS-Sturmbannführer* Hartrampf, arrive sur place. Officiellement, il ne prendra ses fonctions que le lendemain. Tandis que les transferts continuent, les décorations et autres citations sont distribuées suite aux combats de Normandie. Le 9 septembre, la formation prend ses quartiers à Senne. Par la suite, elle se voit désignée *schwere SS-Panzer-Abteilung 502.* Enfin, le camp de Paderborn l'accueille lorsque les premiers *Panzerkampfwagen* Tiger *Ausf. B* lui sont livrés le 27 décembre 1944. Les équipages n'ont que le temps de voir passer les six fauves rutilants avant qu'ils ne soient versés à la *schwere SS-Panzer-Abteilung 503* ! Les hommes se consolent toutefois avec la distribution de nombreux titres de permission pour les fêtes de Noël. Les Tiger II sont finalement pris en compte à partir du 14 février 1945 et l'entraînement peut commencer. Au 6 mars, la dotation théorique s'élève à 31 machines. Puis les ordres tombent : direction le front de l'Est.



▲ Une vue de la tourelle du Tiger « 223 ». Le blindage, pourtant non incliné, a été mis à rude épreuve par, selon certaines sources, un canon de *17-Pdr* (76,2 mm). Pour notre part, nous penchons plus pour un 75 ou 76,2 mm classique. En effet, le *17-Pdr* à haute vitesse initiale dispose de projectiles susceptibles de perforer sans difficultés la protection latérale épaisse de 80 mm d'un *Panzer VI*. Malgré les dégâts, le fauve a réussi à s'enfuir de la poche de Falaise pour finir sa course près de Tostes suite à une casse de sa chenille droite. US Nara

SAUVER BERLIN !

Le 8 mars 1945, les préparatifs sont lancés et les trains traversent Eberswalde, Rüdersdorf, Erkner, Fürstenwalde et Berkenbrück. Le 18 mars, les engins sont débarqués puis empruntent l'autoroute de Briesen. Les pilotes en profitent pour pousser les gros Maybach dans leurs derniers retranchements et parviennent à atteindre la vitesse de 40 km/h ! Il s'agit là de précieux moments de détente avant d'affronter l'Armée rouge qui menace de foncer vers Berlin. Après avoir dépassé, lors d'une marche nocturne, les villes de Wilmersdorf, Falkenhagen et Dolgelin, le 21 mars, les trois *Kompanien* de la « 502 » se regroupent, avant de lancer une opération de sauvetage de la forteresse de Küstrin, encerclée par les forces soviétiques. Une attaque de nuit est alors décidée vers Sachsendorf. Accompagnés de l'infanterie, les *Panzer* s'ébranlent, au grand dam des *Bordführer*, vers une zone qui leur est totalement inconnue. Les premières minutes s'égrènent dans un silence de mort, quand, soudain, au moment où les lignes adverses sont atteintes, les véhicules de tête tombent sur des champs de mines non repérés. Plusieurs Tiger II s'immobilisent, tandis qu'un violent feu de mitrailleuses et de mortiers couche les *Landser* au sol. Des antichars entrent aussitôt en action, martelant les cuirasses. Bientôt, des tanks bolcheviques surgissent. Vulnérables aux projectiles perforants de *8,8cm*, ils se replient rapidement. La mauvaise coordination entre les soldats allemands et les équipages empêche toutes manœuvres et les tirs continus de l'artillerie russe obligent la « 502 » à faire demi-tour. Au lever du jour, l'artillerie pilonne les positions tenues par les *Panzerschützen* dans Hackenow et Tucheband. Trop près de la ligne de front, visés en permanence par des orgues de Staline, les équipages subissent de lourdes pertes, au point que le *SS-Obersturmführer* Schienhofen, chef de la *3. Kompanie*, en vient à menacer de son pistolet le *SS-Sturmbannführer* Hartrampf pour l'ineptie de ses ordres ! Le *Kommandeur* ne doit sa vie sauve qu'à un bombardement de mortiers russes qui blessent les deux hommes, les empêchant d'en venir aux mains ! Les dégâts sont conséquents : quatre Tiger II et deux précieux Bergepanther sont endommagés. Le 24 mars, les *Panzer VI* placés en couverture détruisent deux blindés adverses, brisant de justesse un assaut. Le 26 mars, une opération vers Küstrin est programmée.

Là, la *1. Kompanie* avance encore une fois dans un champ de mines et voit trois de ses précieux Tiger mis hors de combat. La *3. Kompanie* progresse pour sa part sur le côté droit de la route de Manchnow–Kietz, avant de rencontrer elle aussi des mines. Le n° 321 s'immobilise et il est « démoli » par une *Panzerfaust* tirée par des combattants russes ! Bloquée, la *1. Kompanie* doit laisser le soin à la *2. Kompanie* de percer. La progression commence plutôt bien, avec la destruction de quatre T-34/85. Mais le nouveau commandant de la *2. Kompanie* panique et communique ordres et contre-ordres, si bien que les *Bordführer* sont totalement perdus ! Finalement, la monture du *Kommandeur* bascule dans un cratère de bombes et les Tiger se replient en laissant cinq des leurs sur le terrain. Tandis que la « 502 » se déplace vers Seelow, les treize rescapés rejoignent Neu Tucheband. Dans la nuit du 28 au 29 mars, les engins immobilisés peuvent être dépannés. L'unité réalise dans ces conditions un retrait prudent derrière les hauteurs de Seelow. La situation est préoccupante, car les Soviétiques sont près de Berlin, pourtant à quelque chose malheur est bon et le raccourcissement des lignes de communication assure une réparation rapide des machines en panne. De ce fait, le 31 mars, sept Tiger II sont de retour. Début avril, il devient évident qu'attaquer de front l'Armée rouge n'est plus possible. La « 502 » est redéployée dans le secteur de Diedersdorf–Lietzen. Pendant que les Russes nettoient les dernières poches de résistance encore présentes dans leurs lignes, les *Panzerschützen* s'aménagent de solides positions défensives. Ce répit inespéré permet aussi à la « 502 », rattachée pour l'occasion à la *Panzer-Grenadier-Division* « Kurmark », de compter 29 Tiger II opérationnels sur les 30 en dotation ! Les *1.* et *3. Kompanien* sont placées à Petershagen-Sieversdorf et la *2./schwere SS-Panzer-Abteilung 502* est à Dolgelin. Les officiers en profitent également pour soigneusement repérer les secteurs de tir, car les informations concernant l'imminence d'une offensive se précisent. Le 16 avril, à 4 heures du matin, l'enfer se déchaîne sous la forme d'un déluge d'obus de tous calibres. Puis les T-34 et les IS-2 se ruent sur les Allemands. La *2. Kompanie* frappe alors à mort six chars à l'est de Dolgelin. Une contre-attaque est montée en direction de Schönfliess, où le « Russe » est parvenu à franchir les défenses établies par la *Wehrmacht*. La confusion est à son comble car plus personne ne sait où sont placées les autres unités et des rumeurs courent sur l'utilisation d'uniformes de la *Wehrmacht* par les *Frontoviki* ! Les Tiger parviennent toutefois à repousser les assaillants. Au même moment, la *1. Kompanie* de Kalss se trouve confrontée à des colonnes ennemies progressant vers les hauteurs de Seelow. Lorsque la nuit arrive, l'Armée rouge stagne sur ses positions de départ. Le 17, l'offensive reprend, appuyée par des myriades de roquettes qui labourent le front. Dans le secteur de Libbenichen, la *1. Kompanie* repousse de nombreuses attaques avec l'aide des pièces du *Flakzug*. Les « lourds » tiennent bon, mais pour combien de temps encore ? Le lendemain, la tension est si forte que la monture du commandant de la *2./schwere SS-Panzer-Abteilung 502* est touchée par un obus provenant de la machine du SS-*Untersturmführer* Kuhnke ! Ce dernier est immédiatement démis de ses fonctions, puis l'ordre est annulé car les personnels manquent cruellement. Le 19 avril 1945, les *1.* et *3./schwere SS-Panzer-Abteilung 502* affrontent durement les tanks frappés de l'étoile rouge dans la région du Lietzen–Marxdorf, tandis que la *2. Kompanie* recule depuis Berkenbrück. Les *Frontoviki* ont percé à Wriezen et Forst. Le 20, les Tiger s'abritent derrière Fürstenwalde. La *2. Kompanie* ne compte plus que trois machines en état de fonctionner. La « 502 » reflue comme elle le peut sous les nuées de chasseurs-bombardiers de la VVS. La nuit arrive, donnant quelques heures de répit aux hommes exténués. Pendant que la *2. Kompanie* se regroupe dans le parc du château Steinhöfel près de Demnitz, la *3./schwere SS-Panzer-Abteilung 502* bataille à un kilomètre au sud-ouest d'Heinersdorf contre les infiltrations de véhicules ennemis. Faute de carburant, à court de munitions, les trains de roulement de leurs engins sévèrement endommagés, les équipages doivent, la mort dans l'âme, abandonner leurs *Panzer VI*. La situation fluctue si rapidement que la *2. Kompanie* change plusieurs fois de positions. Le *SS-Untersturmführer* Schroif revendique à cette occasion de nombreuses victoires, avant que son blindé ne soit touché. Les pertes soviétiques montent en flèche face à la « 502 » qui parvient à pulvériser à 2 400 mètres des pièces antichars. Mais cela ne l'empêche pas de devoir se retirer à l'ouest d'Hasenwinkel, à la périphérie de Steinhöfel, pour couvrir Neuendorf et Buchholz. À Hasenfelde, la *2. Kompanie* vient de recevoir le renfort de quatre Tiger II réparés. À 300 mètres au nord, devant Heinersdorf, se tient la *3. Kompanie*. Il est décidé de rejoindre la localité d'Arensdorf afin de secourir les *Landser* débordés par l'ennemi. Là, ils tombent sur une masse impressionnante de véhicules et de matériel russes en train de charger. Les Tiger manœuvrent pour se placer favorablement et ouvrent le feu. En quelques minutes, onze tanks adverses sont incendiés. Le reste fait demi-tour après avoir copieusement arrosé les Allemands de projectiles en tous genres. Mais la pénurie d'essence oblige les équipages à saborder leurs engins, tandis que les assauts nocturnes font reculer l'infanterie germanique. Arensdorf doit finalement être abandonnée. Le 23 avril 1945, après minuit, le retrait se poursuit. Les Tiger zigzaguent vers Wilmersdorf entre les divisions soviétiques qui ont percé. Les *1.* et *3./schwere SS-Panzer-Abteilung 502* combattent toujours près de Demnitz-Steinhöfel : pulvérisant quinze *Prinadlezhit-Chetverki* avant de mener de nouveaux combats défensifs dans le secteur de Berkenbrück. Le 24 avril 1945, les restes de la « 502 » atteignent la région de Bad Saarow et sont rassemblés pour rejeter les soldats russes qui ont traversé la rivière Spree. L'opération ne rencontre pas le succès escompté et la formation décroche *via* Storkow, vers la rive Nord du lac Wolzig où elle est durement engagée. Pressés de toutes parts, les Tiger refluent vers l'isthme de Prierons, couvrant les positions situées

▼ Ce Tiger II a été mis hors de combat lors d'une offensive soviétique en Poméranie début mars 1945. Malgré la résistance de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 502*, le 1er Front de Biélorussie perce vers cette région côtière au sud de la mer Baltique, coupant la retraite aux réfugiés et aux troupes allemandes fuyant la Prusse orientale en direction de l'ouest. À cette date, sur l'*Osfront*, le *Panzer VI Ausf. B* trouve des adversaires susceptibles de le détruire, à l'instar du canon automoteur SU-100. Droits réservés.

à l'ouest. Réparés, cinq blindés lourds sont rassemblés dans une zone boisée autour de Wolzig. Pendant ce temps, un fauve esseulé sur le pont de Prierons prend à partie la soldatesque ennemie qui tente de passer la rivière dans des bateaux. Les *Panzer VI*, sollicités à leur maximum et sans entretien, tombent en panne régulièrement. Plusieurs s'embrasent suite à une montée en température trop importante des moteurs. Cruelle, la vérité finit par s'imposer aux équipages : l'Armée rouge a gagné.

VERS L'OUEST

Le 26 avril 1945, la direction de l'Halbe est prise pour un ultime regroupement avant de tenter de sortir de la poche dans laquelle est enfermée la *9. Armee*. Dans la soirée du 27 avril, les sept derniers Tiger de la *2. Kompanie* jouent le rôle de bélier, tandis que ceux de la *1. Kompanie* forment l'arrière-garde. Le choc est terrible avec les troupes russes qui se défendent avec acharnement. Alors qu'ils viennent de forcer un obstacle, un projectile antichar touche un des Tiger placés à la fin de la colonne dans le compartiment moteur, l'engin s'enflamme tout de suite. Le *Panzer VI* qui le suit n'a pas le temps de freiner et le percute violemment, de même qu'un véhicule à roues ! L'incendie se propage à grande vitesse et les équipages évacuent comme ils le peuvent. La colonne oblique vers le sud avant de se diriger vers l'ouest, loin de l'Armée rouge. Le 28 avril, un Tiger est « allumé » par un automoteur russe, mais les survivants écrasent sur leur lancée une position d'artillerie. La poche est presque fermée, obligeant la colonne à passer par l'autoroute reliant Berlin à Cottbus. Là encore, les Allemands rencontrent une forte résistance. Toujours en pointe, souffrant du manque de carburant, la colonne progresse lentement au travers d'unités « bolcheviques » bien décidées à la réduire en charpie. Ces rencontres, d'une extrême violence, tournent régulièrement au combat frontal dans lequel les Tiger excellent, comme le 28 avril 1945, lorsqu'une ceinture de canons sur la route Trebbin–Luckenwalde est écrasée. Finalement, chargés de blessés, les deux derniers « lourds » parviennent à traverser les lignes tenues par l'Armée rouge. Après la destruction du premier par un tir de *Panzerfaust* près de Markendorfer Hufen, celui du *SS-Untersturmführer* Klust de la *1. Kompanie* tombe en panne de carburant à proximité d'Elsholz. Finalement, les survivants parviennent à faire la jonction avec des éléments de la *12. Armee* située dans l'Elbe. La *schwere SS-Panzer-Abteilung 502* a réussi son ultime mission : sortir le maximum de personnels des griffes vengeresses des *Frontoviki* pour se rendre aux Américains, considérés plus cléments. Durant ces ultimes jours de combat, les Tiger ont « cassé » plus de 70 chars russes, clôturant par là même le parcours militaire exceptionnel d'une formation qui aura combattu sans relâche de janvier 1943 à mai 1945. Les revendications des *Panzerschützen* sont assez impressionnantes : 250 victimes pour 31 Tiger perdus, lorsqu'ils évoluaient au sein de la *8. schwere Panzer-Kompanie*, soit un ratio de 8,06 ; puis 600 blindés ennemis détruits, en tant que « 102/502 », pour 76 Tiger utilisés, affichant ainsi un ratio de 7,89. Des trois *schwere SS-Panzer-Abteilungen*, la « 502 » se place en deuxième position et elle aura participé à la majorité des grandes batailles de la Seconde Guerre mondiale, de Koursk à Berlin, en passant par la Normandie. ■

▼ Dans la matinée du 27 ou du 28 mars 1945, la *3. Kompanie* contre-attaque dans le secteur de Küstrin-Kietz. Le Tiger n°321 roule alors sur une mine qui endommage gravement sa chenille. L'équipage reste toutefois à son poste et il continu de tirer sur les troupes soviétiques qui ne pourront en venir à bout qu'à l'aide d'un *Panzerfaust* de prise. Un seul membre d'équipage parviendra à s'extirper vivant de la carcasse. Notez en arrière-plan la présence d'un *Panzer V* Panther détruit. Droits réservés

BIBLIOGRAPHIE

Restayn (J.), *Tigre I sur le front de l'Ouest*, Histoire & Collections, 2001
Restayn (J.), *Tigre I sur le front de l'Est*, Histoire & Collections, 1999
Schneider (W.), *Tigers in Combat II*, Stackpole Military History, Stackpole Books, 2005
Cazenave (S.), Warnick (R.), *Tiger ! Russie 1943 - Normandie 1944 - Front de l'Est-Halbe 1945*, Éditions Heimdal, 2008
Lefèvre (E.), *Les Panzers, Normandie 44*, Éditions Heimdal, 1978
Bernage (G.), *Les Panzers dans la bataille de Normandie : Du 5 juin au 20 juillet*, Éditions Heimdal, 1999

LES "DERNIERS FAUVES"

Par **Laurent Tirone**

L'ODYSSÉE DES TIGER DE LA *PANZER-LEHR-DIVISION*

Unité d'élite constituée à partir de personnels d'encadrement, la *Panzer-Lehr-Division* combat, en juin 1944, en Normandie, afin de repousser, sans succès, les forces alliées. Par la suite, elle est sévèrement touchée par un bombardement aérien, lancé le 25 juillet, juste avant l'opération « Cobra ». Suite à la défaite allemande en France, et une fois réorganisée, la *Panzer-Division* est déployée dans la Sarre, en novembre 1944, contre les forces de Patton, avant d'être engagée lors de l'opération « Wacht am Rhein » en décembre 1944. À la suite de l'échec de la bataille des Ardennes, l'unité est envoyée sur la Meuse en Hollande, où, en mars 1945, elle ralentit tant bien que mal la progression des soldats anglo-canadiens. Son intervention contre la tête de pont américaine à Remagen n'étant pas couronnée de succès, ses 50 blindés retraitent vers la Ruhr. Les débris de la formation se rétablissent à l'ouest de Hanovre, fin mars 1945, mais la pression alliée est toujours aussi forte. C'est dans ce contexte de fin de guerre qu'entrent en action les derniers Tiger de la *Panzer-Lehr-Division*.

LA CONSTITUTION DE LA KAMPFGRUPPE « SCHULZE »

Tandis que les survivants de la *Panzer-Lehr-Division* tentent de retarder l'inéluctable dans le secteur de Hanovre, le dépôt du *Panzer-Lehr-Regiment*, situé depuis août 1943 dans la ville de Fallingbostel, en Basse-Saxe, est mis en alerte. Destiné à l'écolage, ce camp abrite encore quelques blindés qui, s'ils parviennent jusqu'à leurs camarades, sont susceptibles de soulager la poussée exercée par les Anglo-américains. L'inventaire des machines aptes à combattre fait état de cinq Panther et de six *Panzer VI Ausf. E*. Ces derniers sont passés entre bien des mains d'apprentis pilotes. Pour autant, en dépit de leur âge, ils demeurent toujours de redoutables adversaires pour les tanks alliés. Tous les *Panzer* sont donc regroupés sous les ordres du *Major* Paul Schulze dans une *Kampfgruppe* désignée, logiquement, du nom de son commandant. Ancien *Kommandeur* de la *I. Kompanie* du *Panzer-Lehr-Regiment 130*, l'homme a toute l'expérience requise pour mener les fauves au front. Les six Tiger, des modèles hybrides dotés de châssis de fin de série à roues tout métal et de tourelle de début de production, sont placés entre les mains de l'*Oberleutnant* Rudolf Fehrmann. Afin de faciliter l'identification, les *Panzer VI* reçoivent une codification originale. Reprenant la première lettre du nom de leur officier, les équipages marquent leurs engins selon la nomenclature suivante : F01, F02, F03, F04, F05 et… F13 ! Ce décalage serait dû à un souhait du chef de l'engin, le *Feldwebel* Bellof. Superstition ?

◀ Carcasse du Tiger « F02 », détruit à la mi-avril 1945 par un char Comet britannique appartenant à la *11th Armoured Division*. Archives Caraktère

Volonté de faire croire aux observateurs du camp d'en face à une force supérieure ? Une explication différente est donnée à cette numérotation qui proviendrait de la reprise de la première lettre de la fonction initiale de ces machines : *Fahrschule*. D'autres analyses précisent que, provenant de *Panzertruppenschulen*, les chars auraient été marqués à l'emporte-pièce et que seuls les F01, F02, F13 et… 111 auraient réellement été identifiés comme appartenant au groupement germanique. Quoi qu'il en soit, la *Kampfgruppe* « Schulze » s'ébranle le 6 avril 1945 vers le fleuve Weser, que la *2nd Army* britannique est parvenue à traverser.

SUS AUX ANGLAIS !

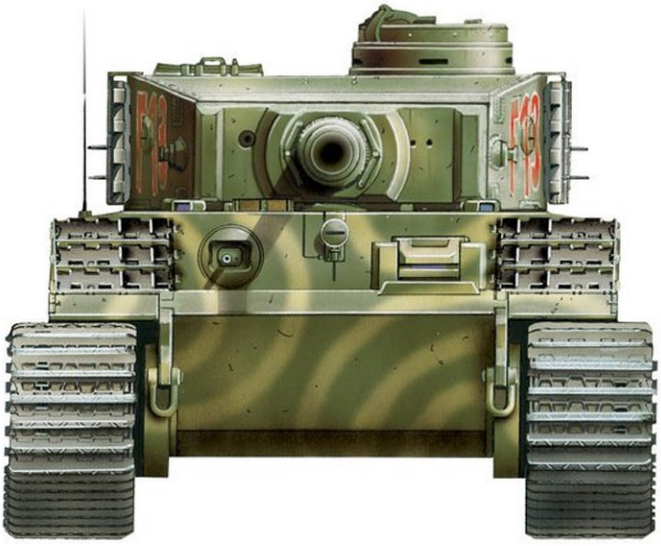
Le 7 avril 1945, le village de Nienburg est rallié et, le lendemain, jonction est faite avec plusieurs *Sd.Kfz. 251* chargés d'infanterie. Le trajet jusqu'au front est loin d'être une simple étape de liaison, car l'avancée d'une telle colonne ne passe pas inaperçue de l'aviation ennemie. Repérés par des « Jabos », les Allemands doivent laisser un *Panzer VI* sur le bord de la route. Les avis ne sont pas tranchés sur sa fin présumée et certains pensent qu'une panne mécanique – une rupture de la boîte de vitesses en l'occurrence – est à l'origine de son abandon près de Rethem. Le 8 avril, le 9 selon d'autres sources, le groupement arrive sur zone et les Panther, sous la direction de Schulze, lancent une contre-attaque vers la tête de pont anglaise.

Installées dans la localité de Wiethesheim, les positions défensives sur lesquelles foncent les *Panzerschützen* sont solides et, après une matinée de combat, les assaillants, malgré l'appui de *Panzer-Grenadiere*, sont dans l'obligation de se retirer, abandonnant quatre de leurs montures sur le terrain. Seul leur *Kommandeur* parvient à ramener son Panther, arborant un « S » rouge stylisé sur la tourelle. Pendant que les *Panzer V* se font étriller, les cinq « lourds » s'ébranlent vers Frilles, à l'est de Wiethesheim. Leur mission est de stopper l'avance des soldats de Sa Majesté. Les hommes de Fehrmann sont alors durement accrochés par la *6th Airborne Division*. Les parachutistes anglais sont positionnés dans des tranchées camouflées le long de la route. S'ils ne possèdent pas d'armes lourdes capables de mettre à mal l'épaisse cuirasse des chars allemands, les Britanniques sont heureusement équipés de PIAT. La roquette à charge creuse du *Projector Infantry Anti-Tank* est à même de transpercer 100 mm de blindage à une centaine de mètres. Néanmoins, dans la réalité, les servants doivent attendre d'être à une dizaine de mètres pour être sûrs de faire mouche. Et c'est ce qu'ils font ! L'engin de Fehrmann, codé « F02 », reçoit un projectile sur le côté droit du mantelet. Le coup au but ne réussit pas à percer, mais le mécanisme régissant l'élévation du tube de *8,8cm* est gravement endommagé. Dans un même temps, deux des fauves parviennent à manœuvrer sur les flancs des positions britanniques et pilonnent à coups d'obus explosifs les paras. Devant leur résistance acharnée, les mastodontes doivent rebrousser chemin, se retranchant dans Frilles. Trente soldats anglais sont par contre capturés lors de l'opération ! Tandis que le « F02 » de Fehrmann – bien que le codage « F01 » soit également retenu –, conduit par l'*Unteroffizier* Erich Franzen, part vers Fallingbostel afin d'y faire réparer son canon, le reste de la *Kampfgruppe* « Schulze » évacue ses positions et met cap à l'est.

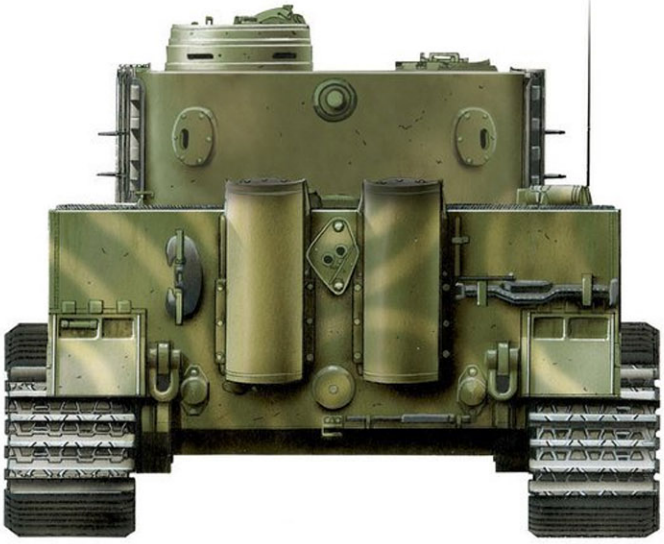
▲ et ▼ Photo-souvenir pour ce soldat britannique posant sur l'épave du Tiger « F13 » au début de l'été 1945. Le coffre de nuque de tourelle (*Rommelkiste*) a été arraché par un obus ennemi ; quant aux garde-boue absents, ont-ils seulement été montés sur le *Panzer* lourd ? Rien n'est moins certain ! Le char a été détruit dans le secteur d'Achum, en avril 1945, alors qu'il opérait avec un second Tiger contre un groupement mécanisé américain.
Imperial War Museum

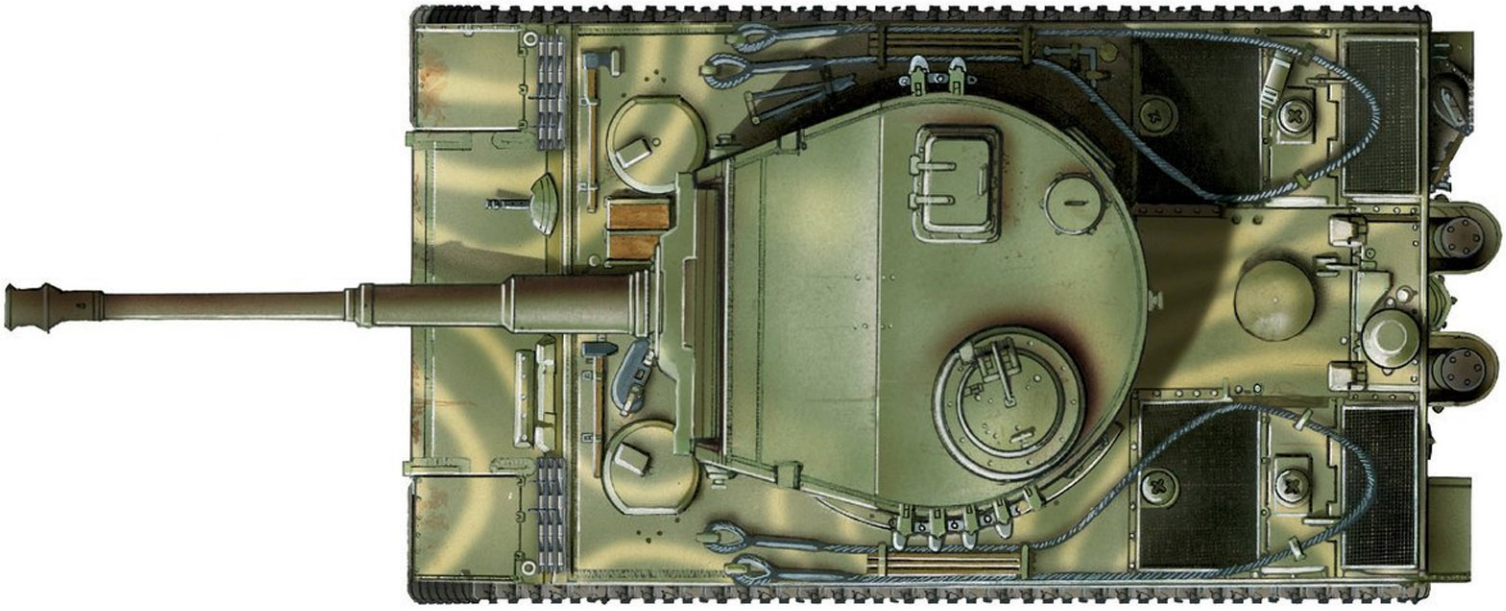
SUS AUX AMÉRICAINS !

Le 10 avril, la formation, véritable arrière-garde des troupes allemandes en retraite, essaye de donner un peu d'air à ses camarades en s'opposant à la *9th Army* américaine. Les soldats de la *5th Armored Division* sont assez désappointés de devoir combattre les mastodontes et ralentissent leur progression. Le prix à payer pour les *Panzerschützen* est néanmoins lourd, car deux semi-chenillés *Sd.Kfz. 251*, le Panther personnel de Schulze et deux *Panzer VI*, dont un marqué « 111 », sont détruits après avoir été encerclés par un groupe de blindés à Bückeburg, près de Bad Eilsen, à environ 65 kilomètres au nord-est du centre d'entraînement de Paderborn.



Tiger I « F13 »
Kampfgruppe « Schulze »
Panzer-Lehr-Division
secteur de Bückeburg, Allemagne, avril 1945

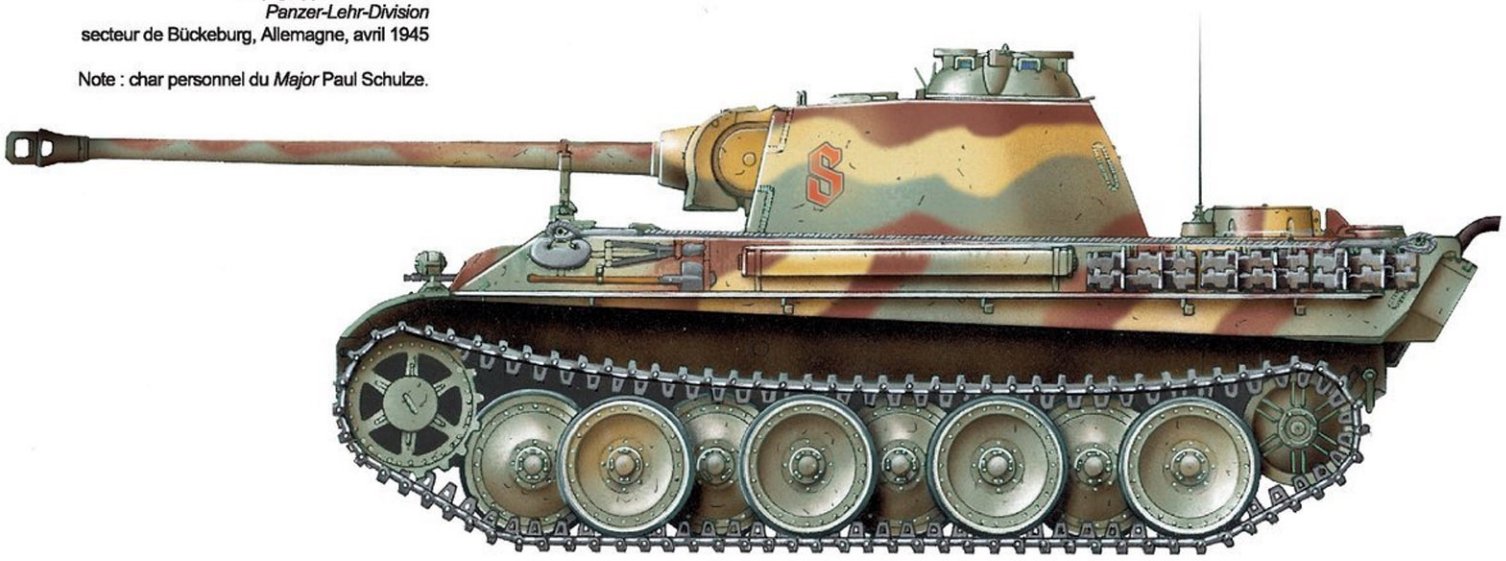




Copyright © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2011

Panther Ausf. G
Kampfgruppe « Schulze »
Panzer-Lehr-Division
secteur de Bückeburg, Allemagne, avril 1945

Note : char personnel du *Major* Paul Schulze.



Copyright © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2011

L'ÉPOPÉE DU « F02 »

Mantelet endommagé, le Tiger de l'*Oberleutnant* Rudolf Fehrmann repart vers Fallingbostel afin d'y faire réparer son canon. La numérotation de sa machine fait l'objet d'un débat. Certains historiens affirment ainsi que son engin est codé « F02 » ; d'autres, faisant référence à des photos, hélas de très médiocre qualité, pensent qu'il s'agit du « F01 ». Malgré ces divergences, le char a sa propre épopée. Voici son histoire :

Touché par un projectile de PIAT, le *Panzer VI* conduit par l'*Unteroffizier* Erich Franzen se dirige vers sa base pour y subir des réparations et rejoindre par la suite la *Kampfgruppe* « Schulze ». Confronté lui aussi à l'appétit du fauve, il fait halte dans un dépôt de carburant afin de refaire les pleins. Les soldats en charge de l'essence sont plutôt réticents à l'idée de ravitailler un char qui, manifestement, retraite. Le précieux liquide est en effet réservé aux unités de première ligne. Toutefois, Franzen réussit un magistral coup de bluff en revêtant la veste de Fehrmann ! Finalement, pliant devant le grade du présumé officier, les « pompistes » s'acquittent de leur tâche. Une fois rendu, l'engin est réparé, mais il n'a pas le loisir de rejoindre son groupement d'origine car, le 10 avril 1945, il est versé à la *Kampfgruppe* « Grossan » avec deux autres Tiger. Le 12 avril, les trois fauves procèdent à une contre-attaque vers la forêt d'Essel, alors tenue par les Britanniques. Après avoir traversé un pont enjambant la rivière Drebber, les trois *Panzer* tombent sur des blindés appartenant au *1st Troop*, *A Squadron*, *3rd Battalion*, *3 RTR* de la *11th Armored Division*. Arborant un taureau sur fond jaune, la formation britannique aligne, pour le plus grand malheur des *Panzerschützen*, des A34 Comet. Reprenant la base mécanique des Cromwell, ces tanks sont armés d'un puissant canon de 77 mm *ROQF Mk. II* dont les munitions sont largement capables de venir à bout de la cuirasse des *Panzer VI Ausf. E*. Les Allemands sortent pourtant vainqueurs de l'accrochage et ils revendiquent deux *Cruisers*, un *Half-Track* et un Scout-car. Leur « méfait » exécuté, ils doivent s'abriter derrière des arbres lorsque la nuit vient à tomber. Le lendemain matin, le combat reprend lorsque le « F01/F02 » tire un perforant sur les chars anglais. La riposte ne se fait pas attendre et un déluge de feu s'abat sur le mastodonte, qui file se mettre à couvert. Alors que le fauve rejoint la route pour trouver une position plus favorable, il passe devant le viseur du Comet du *Sergeant* Harding du *C Squadron* du *2nd Regiment* qui vient justement de manœuvrer afin de prendre de flanc le char germanique. À seulement 60 mètres, l'homme fait retentir son 77 mm et le projectile traverse la cuirasse latérale du Tiger, avant d'aller se loger dans son moteur. L'engin prend immédiatement feu, forçant son équipage à l'évacuer. Souffrant de brûlures légères, les Allemands arrivent à regagner à pied le camp de Fallingbostel. Pour sa part, le *Sergeant* Harding recevra une décoration pour son action.

▶ Vue de l'arrière de l'épave du Tiger « F02 » détruit par le Comet du *Sergeant* Harding. L'impact du « 77 » anglais est bien visible sur ce cliché !
Bovington Tank Museum

▲ « F02 » photographié quelques jours après sa destruction. Cette photo permet de bien voir la tourelle de début de production monté sur le châssis tardif équipé du train de roulement avec les galets tout acier.
Bovington Tank Museum

Là encore, différentes explications sont avancées pour justifier leur perte. Ainsi, les deux « lourds » se seraient enlisés dans la boue et le bloc-moteur du Panther aurait été endommagé en se hasardant à les secourir. Une fin, il est vrai, moins glorieuse… Leurs équipages, dont Rudolf Fehrmann, sont capturés peu de temps après. Le 11 avril 1945, isolés derrière les lignes alliées, les deux *Panzer VI* rescapés se heurtent à de nombreux Sherman dans le secteur d'Achum. La lutte est par trop inégale et le « F13 » succombe sous la masse. Son équipage, aux ordres du *Feldwebel* Bellof, réussit malgré tout à évacuer à temps. La situation est désespérée ! Cependant, le *Major* Paul Schulze prend le commandement du dernier Tiger en état de marche, le « F05 », et se positionne face à la *5th Armored Division* qui continue d'avancer vers Bückeburg. Placés en pointe, dix M4 et des véhicules légers sont accueillis à coups de perforants de *8,8cm*. Trois blindés et un Scout-car de reconnaissance s'embrasent en quelques minutes. Pas moins de 120 Sherman se ruent sur le survivant. Sachant son engin repéré, le *Fahrer*, l'*Unteroffizier* Eberhard Frieling, fait son maximum pour se soustraire aux tireurs adverses. Ses violents crochets désorientent les *Tankers* qui ont bien du mal à cadrer une cible certes massive mais également mouvante ! Trois obus parviennent toutefois à faire mouche, blessant légèrement le tireur ; néanmoins, l'épais blindage de la tourelle les encaisse sans difficulté. Le « F05 » a rompu le combat et les Sherman renoncent à se lancer à sa poursuite. Retranché dans le bourg de Wendthagen, Schulze n'est pas pour autant tiré d'affaire. Après toutes ces péripéties, le gros douze cylindres Maybach est sur le point de manquer de carburant. La bonne étoile des *Panzerschützen* ne les quitte cependant pas et ils mettent la main sur un camion américain abandonné. Ses réservoirs sont immédiatement siphonnés et le *Panzer VI* reprend sa marche vers le village de Lauenau. La nuit tombe lorsque le dernier des « lourds » de la *Panzer-Lehr-Division* se retrouve bloqué face à une autoroute encombrée de véhicules américains roulant tous phares allumés, alors qu'ils sont en plein territoire ennemi… Faisant confiance à sa chance, Schulze ordonne à son pilote de traverser ! Opération qui se déroule sans aucun incident, les soldats américains n'ayant visiblement pas envie d'engager le *Panzer* ou, tout simplement, ne l'ayant pas identifié comme hostile. Le 11 avril, près de la localité de Nienstedt, une colonne de l'*US Army* a le malheur de croiser le chemin du fauve en maraude. Un Sherman, deux *Half-tracks* et une voiture de reconnaissance font les frais de la vindicte allemande. Dans la foulée, pas moins de 200 *Landser* sont libérés ! Certains décident de les accompagner à bord de camions de prise dans une ultime tentative pour rejoindre leurs camarades. Le 13 avril 1945, l'odyssée du « F05 » se termine dans la forêt de Deister, près d'Hohenbostel, au moment où le moteur avale les dernières gouttes d'essence. L'équipage saborde son engin à l'aide d'une charge explosive avant de se rendre, donnant là un point final à l'engagement des derniers Tiger de la *Panzer-Lehr-Division*. ■

BIBLIOGRAPHIE

Verwicht (A.), *Panzer Marsch n° 2*, LV Editions, avril 1997
Restayn (J.), *Tigre I sur le front de l'Ouest*, Histoire & Collections, 2001
De Lannoy (F.), Charita (J.), *Panzertruppen*, Éditions Heimdal, 2001
Schneider (W.), *Tigers in Combat II*, Stackpole Military History, Stackpole Books, 2005
Green (M.), *Tiger Tanks*, Motorbooks International, 1995
Finizio (G.), *AFV News*, volume 26/1, janvier-avril 1991

Chroniques Africaines

Par **Xavier Tracol**

Août-septembre 1941

La guerre en Afrique du Nord change de visage avec l'arrivée de l'*Afrika-Korps* en février 1941. 70 ans après, nous revenons sur ce théâtre d'opérations pour détailler chaque bimestre d'une guerre décidément pas comme les autres.

L'échec de l'opération « Battleaxe » en juin 1941 signifie la poursuite du siège de Tobrouk. La garnison de 22 000 hommes (dont 20 000 combattants) est isolée depuis le 11 avril et n'est ravitaillée que par mer et dans des conditions difficiles. Les navires du *Tobruk Ferry Service* sont régulièrement attaqués et, à terrej, les stocks d'essence et de munitions sont au plus bas : il faut économiser les obus, quitte à laisser l'ennemi se retrancher et bombarder sans répliquer. Rommel a en effet fait venir de Bardia des obusiers lourds italiens de 149 mm, avec lesquels il pilonne l'ensemble du périmètre nuit et jour. Le moral faiblit inévitablement chez les Australiens qui ne lâchent pourtant pas un pouce de terrain. Il faut dire que seules des escarmouches violentes mais isolées et des coups de main dignes de la Grande Guerre troublent le *statu quo* établi de fait après les offensives de juin-juillet.

▲ Rommel discutant avec des officiers allemands et italiens. Malgré ses dires et ses récriminations constantes, ces derniers se comporteront courageusement pendant les combats. US Nara

Après ses échecs répétés pour prendre Tobrouk, Rommel n'est pas pressé de lancer un nouvel assaut et préfère réorganiser sa *Panzergruppe* « Afrika » : 4 divisions italiennes encerclent la forteresse, tandis que les troupes allemandes – épaulées par des unités italiennes – se sont installées à la frontière égyptienne dans un nouveau réseau de points fortifiés interconnectés et protégés par des champs de mines, autour de 3 grandes zones : Bardia, Halfaya-Sollum et Sidi-Omar. Ces *Stützpunkte* comprennent une multitude de fortins autonomes (de 20 à 80 hommes chacun) reliés par des tranchées et positionnés de façon à favoriser les tirs croisés de leur artillerie et de leurs mitrailleuses. Cela demande de laborieux travaux de terrassement, qui ne seront réellement terminés qu'en novembre ; mais en septembre, l'essentiel est déjà prêt. Mais pour quoi faire ?

Fin juillet, Rommel est retourné en Allemagne pour s'entretenir avec Hitler, puis en Italie avec Mussolini et son chef d'état-major, le général Cavallero. Ces visites débouchent sur une réunion italo-allemande à Cyrène, le 8 août, pour clarifier le rôle de chaque partenaire : dorénavant, Rommel aura toute autorité sur les troupes de l'Axe (soit le *DAK* et le XXI[e] corps d'armée italien) situées à l'est d'Ain el Gazala, à 60 km à l'ouest de Tobrouk. De son côté, le général Bastico dirigera le *Corpo d'Armata di Manovra* (ou *CAM* – une réserve mobile) constitué de 3 divisions italiennes.

Songe d'une nuit d'été

La pause opérationnelle qui s'impose à Rommel pour renforcer son dispositif lui donne le temps de chercher à connaître l'état des forces ennemies. Il lance une incursion limitée en territoire égyptien pour atteindre 4 dépôts de ravitaillement britanniques récemment créés : seraient-ce là les préparatifs d'une offensive d'Auchinleck ? L'opération « Sommernachtstraum » (« Songe d'une nuit d'été ») doit s'en assurer : le 14 septembre, la *21. Panzer-Division* s'enfonce en trois colonnes séparées dans le désert, mais ne trouve pas les dépôts. Pire, des difficultés de ravitaillement immobilisent les *Panzer* à court d'essence, alors que la *RAF* intervient énergiquement et les prend à partie. Les pertes en blindés s'accumulant, Rommel ordonne de décrocher ; l'aventure n'aura pas duré deux jours, mais le chef de la *Panzergruppe* « Afrika » estime en savoir assez : « *Notre sortie du 14 nous a au moins appris une chose : l'ennemi n'a pas l'intention d'attaquer, et nous pouvons présumer qu'il n'aura pas les moyens de le faire dans les quelques semaines ou les quelques mois qui viennent.* »

Ainsi rassuré, il propose une nouvelle offensive sur Tobrouk, histoire de profiter de la faiblesse britannique sur la frontière égyptienne. Mais les Italiens traînent des pieds : leurs troupes étouffent lentement mais sûrement la garnison australienne et, s'ils savent qu'il faudra d'abord sécuriser Tobrouk avant de penser s'attaquer à l'Égypte, ils considèrent aussi n'en avoir pas suffisamment les moyens. Il faut dire que les lignes de l'Axe sont distendues et que le ravitaillement en armes, munitions, essence, eau et nourriture n'arrive au front qu'au compte-gouttes. L'essentiel de ces fournitures vient d'Europe, ce qui demande un acheminement par train jusqu'à Naples ou Tarente, un convoyage par mer jusqu'à Tripoli ou Benghazi puis une noria de camions jusqu'aux hommes de troupe. Or, les bombardements aériens en Europe, les patrouilles de la *Royal Navy* en Méditerranée et les raids du *LRDG* en Libye rendent ces opérations très aléatoires !

Le trajet maritime est d'ailleurs le maillon faible de cette chaîne déjà bien fragile : les navires de surface et les sous-marins britanniques basés à Malte ou à Alexandrie s'attaquent de plus en plus aux convois Naples-Tripoli, malgré leur escorte de destroyers. Au moins 7 convois importants subissent ainsi des pertes entre août et septembre, sans compter ceux de moindre importance qui font du cabotage dans le golfe de Syrte ; à tel point que la *Regia Marina* décide d'employer 3 sous-marins pour expédier à la forteresse de Bardia – très exposée – 192 tonnes d'essence et de matériel divers en relative sécurité ; ils devront s'y relayer tout le mois d'août… suite p.76

Choléra, typhus, jaunisse, etc.

Chaque soldat du *DAK* passe un contrôle médical en Allemagne puis reçoit un certificat le déclarant apte au service tropical (« *Tropendienstfähigkeit* »). Le but n'étant pas de sélectionner la fine fleur de la *Wehrmacht*, les tests demandés ne sont pas bien rigoureux : ils auraient très bien pu être utilisés pour un autre théâtre d'opérations et l'étude des formulaires montre d'ailleurs que, bien souvent, ils ne sont pas complètement remplis. Les *5. leichte Division* et *15. Panzer-Division* sont parties trop précipitamment en Afrique pour pouvoir passer ces tests, mais elles seront les premières unités à recevoir un vaccin contre le choléra et le typhus. Les troupes suivantes n'auront pas non plus forcément le temps ou les équipements adéquats pour une visite médicale exhaustive.

Début mai 1941, soit 3 mois seulement après son débarquement à Tripoli, l'*Afrika-Korps* a perdu près d'un millier d'hommes au combat ; mais à cela s'ajoute surtout un grand nombre de malades : mis à part lors des terribles engagements d'avril-mai 1941, ils sont plus nombreux que les tués et blessés ! En octobre, sur les 9 000 malades recensés, plus de 2 700 devront être hospitalisés et 1 220 devront même retourner en Europe…

À cause d'une logistique défaillante, les soldats, épuisés, sont soumis à un régime alimentaire déséquilibré à base de conserves trop souvent avariées. Un rapport daté de septembre explique qu'une épidémie de diphtérie sévit depuis août : « *416 nouveaux cas ont été rapportés pour septembre. Le taux de jaunisse augmente aussi.* […] *Dans l'ensemble, la santé du DAK prend un tour défavorable.* » Mettant un point d'honneur à manger les mêmes rations que ses hommes, Rommel y gagne une jaunisse et plusieurs rechutes, dont une particulièrement grave pendant l'été 1942.

Les sous-marins britanniques

Alors que la bataille de Malte fait rage et malgré la menace de la *Luftwaffe*, il devient très important pour les Britanniques de couper les communications maritimes entre l'Italie et la Libye. Les sous-marins de la *Tenth Flotilla* – basée à Malte – et ceux de la *1st Submarine Flotilla* – à Alexandrie – reçoivent donc pour mission de harceler les convois de l'Axe. Ces unités sont en particulier équipées de submersibles de la classe *U* (11 nœuds, 6 tubes lance-torpilles, 8 000 km d'autonomie), la plus récente. Leurs pertes seront importantes du fait des mines, des hauts fonds et des destroyers ennemis, mais le ravitaillement du *DAK* sera considérablement perturbé.

TRIPOLI

TUNISIE

Les besoins de l'Axe

Chaque mois, 116 000 tonnes de fret sont nécessaires pour ravitailler l'Axe en Afrique : 24 000 pour le *DAK*, 20 000 tonnes de réserve en vue d'une prochaine offensive, 9 000 pour la *Luftwaffe* et 63 000 pour les besoins civils et militaires italiens. Mais Tripoli ne peut accueillir que 45 000 tonnes de fret par mois… Des convois sont donc déroutés sur Benghazi, plus proche du front mais moins défendue. Des sous-marins italiens feront aussi la navette en août jusqu'à Bardia – trop exposée pour les navires – et y apporteront près de 200 tonnes de ravitaillement.

SYRTE

ARCO DEI FILENI

EL AGHEILA

HON

Roadwatch du *LRDG*

Anticipant une offensive des troupes conventionnelles en Tripolitaine, le *Long Range Desert Group* reçoit l'ordre de s'infiltrer dans le dispositif italo-allemand et de rapporter un maximum d'informations sur l'état des armées ennemies. Fin juillet, une première patrouille prend position sur l'axe côtier Tripoli-Benghazi, à hauteur de l'*Arco dei Fileni*, pour espionner les convois montant au front. Cachés à quelques centaines de mètres de la voie, les guetteurs observent le trafic et informent l'état-major d'Alexandrie par radio. Le *LRDG* ne perdra aucun homme lors de ces missions ingrates et épuisantes.

Août-Septembre 1941

Le départ des *Aussies*

Alors qu'on leur avait demandé de tenir la forteresse quelques semaines, les unités des 7e et 9e divisions australiennes la défendent depuis 5 mois ; mais le gouvernement de Canberra exige bientôt leur retour au pays pour renforcer ses défenses en Asie du Sud-Est face à la menace japonaise. Auchinleck traîne des pieds mais doit obéir : à partir du 12 août 1941, il les fait remplacer par la *Polish Independent Carpathian Brigade* (à l'origine, une unité de l'Armée polonaise en exil en France envoyée en Syrie en 1940), le 11e bataillon d'infanterie tchécoslovaque et la *70th Infantry Division* convoyés par mer. 4 000 Australiens ont été tués, blessés ou faits prisonniers durant le siège.

Le *Light Tank* M3

En mars 1941, les premiers exemplaires du char léger américain M3 sortent des chaînes de montage. Au cours de l'été, plusieurs dizaines de ces véhicules sont envoyés à la *8th Army* pour combler ses importantes pertes en blindés dues à la catastrophique opération « Battleaxe ». Avec son canon de 37 mm et son blindage dérisoire, le M3 n'est pas capable de s'opposer aux *Panzer* du *DAK*, mais sa vélocité (30 à 60 km/h) est appréciée des tankistes britanniques qui le surnomment *Stuart* ou *Honey*. Il est aussi bien plus fiable mécaniquement que les Crusader toujours en service…

6-20 août Bardia : 3 sous-marins italiens se relaient pour ravitailler la ville

14-15 septembre Opération « Sommernachtstraum » de la *21. Panzer-Division*

Derna
Barca
Mechili
Tobrouk
Benghazi
Bardia
Sidi Barrani
Msus
Beda Fomm
Sollum
Marsa-Matrouth
Alexandrie
Aghedabia
Cyrénaïque
Mersa el Brega
Jarabub
Dépression de Qattara
Le Caire
Suez
Égypte
Fayoum
Jalo
Siwa
Grande Mer de Sable
Koufra

21. Panzer-Division

Le 1er août 1941, la *5. leichte Division* est restructurée et devient la 21e division blindée. Elle compte alors un régiment de chars, un autre d'infanterie et un bataillon de reconnaissance, mais aussi un bataillon de motocyclistes, un autre de mitrailleuses, un régiment d'artillerie et un de *Flak* équipé de canons de « 88 ». L'unité possède maintenant environ 110 blindés, dont une bonne moitié de *Panzer III* et seulement 15 *Panzer IV*. Il ne faut pas enfin oublier les unités de service et de soutien, essentielles sur ce théâtre d'opérations pour amener eau, nourriture et munitions aux combattants.

Le général Claude Auchinleck

Le général Auchinleck a commandé le contingent franco-britannique engagé en Norvège lors d'une opération vouée à l'échec, avant de prendre la tête du *Southern Command*, où il aura des relations orageuses avec l'un de ses subordonnés, Bernard Montgomery… Il commande ensuite brièvement l'Armée des Indes avant d'échanger son poste, en juillet 1941, avec celui d'Archibald Wavell à la tête des forces alliées au Moyen-Orient. En août, il place le général Cunningham, vainqueur des Italiens en Afrique de l'Est, à la tête de la *8th Army* pour préparer l'opération « Crusader ».

▲ Un équipage britannique grimpe sur son char Valentine II flambant neuf lors d'un entrainement en Égypte. Malgré ses défauts, l'engin va redonner une certaine puissance aux unités blindées anglo-saxonnes. Archives Caraktère

Il y a pire mais les officiers généraux italiens et allemands ne le savent pas : *Ultra*, le « Chiffre » britannique, a réussi à décrypter leurs codes utilisés pour les opérations en Afrique et la *Royal Navy* pourra ainsi localiser, le 25 septembre, un important convoi de transports de troupes parti de Tarente pour Tripoli. Attaqués par surprise en pleine mer, deux des navires sont coulés ; 6 500 soldats seront repêchés par la Marine italienne, mais tout leur équipement est perdu et 384 hommes sont portés disparus.

Les préparatifs de « The Auch »

Rommel croit les Britanniques à bout de souffle après leur cinglante défaite de juin ; rien n'est plus faux. À l'état-major, les têtes ont valsé et Churchill a réaffirmé sa volonté de lancer une offensive de grande ampleur en Afrique du Nord. Si Wavell n'en a pas été capable, Auchinleck le devra ! Ce dernier se montre toutefois prudent, en déclarant dès sa prise de fonction en juillet « [qu'] *aucune nouvelle offensive ne peut être envisagée avant l'établissement d'une base de départ sûre* », c'est-à-dire pas avant le 1er novembre… Churchill insiste pour une attaque immédiate mais doit finalement se ranger à l'avis de ses conseillers militaires.

Pendant ce temps, Auchinleck étudie « son » plan d'offensive dans les moindres détails et demande au général *Sir* Cunningham de prendre la tête de la *8th Army* et de la préparer. Pour cela, il a carte blanche et la mise à disposition d'énormes moyens : la loi du prêt-bail a été votée aux USA en mars et les convois de matériels de guerre américains arrivent – enfin – sans discontinuer à la base de Suez, pour décharger des centaines de camions, avions et chars. À cela s'ajoutent aussi les équipements produits dans les usines du Royaume-Uni. Ainsi, si d'outre-Atlantique arrive le char léger M3 Stuart, les tankistes de la *8th Army* peuvent aussi compter sur le Valentine pour remplacer le Matilda II. Ces engins ne sont pas exempts de défauts : le M3 a une autonomie, un blindage et une puissance de feu trop faibles, le Valentine est trop lent ; mais ces modèles sont bien meilleurs que le Crusader – encore en service malgré des tares indélébiles – car plus fiables et plus manœuvrables. Il faudra attendre octobre cependant avant que toutes les brigades blindées soient complètement équipées. Il faut dire que « The Auch » (surnom donné à Auchinleck par ses hommes) prétend mettre en ligne plus de 700 chars ! Mais dans le lot, il y a encore de vieux Matilda et Crusader ; et tous sont moins rapides et moins bien armés que les *Panzer III* et *IV* de Rommel, des défauts auxquels les tankistes anglais commencent à être habitués !

L'effet de masse doit faire la différence, avec la présence d'une importante aviation : la *Western Desert Air Force* alignera bientôt 27 escadrilles, dont 16 de chasseurs, soit environ 700 appareils au total. Début septembre, la plupart des renforts sont arrivés en Égypte et ont commencé leur acclimatation, voire leur entraînement. Ces 118 000 hommes et quelque 5 000 camions et autres véhicules forment six divisions (dont trois blindées) et quatre brigades réparties en deux corps d'armée.

Mais ces moyens pléthoriques seront bien inutiles si les infrastructures pour les accueillir, les ravitailler et les appuyer ne sont pas adaptées. Aussi, les Britanniques vont-ils s'attacher à construire tout ce qui peut être nécessaire à une armée en plein désert. De gigantesques dépôts d'armes, de munitions, d'eau et de vivres sont érigés au plus près de la ligne de front, tous les points d'eau du désert sont localisés et aménagés en conséquence ; des bases de départ et des camps d'entraînement sortent du sable, etc. Pour améliorer la logistique, les stratèges n'hésitent pas aussi à mener deux vastes chantiers : l'un voit la construction *ex nihilo* d'un pipeline d'eau douce reliant Alexandrie à Sofafi et l'autre l'extension de l'unique voie de chemin de fer entre Sofafi et Marsa-Matrouth.

En parallèle, des équipes du *Long Range Desert Group* infiltrent les positions ennemies pour rapporter les mouvements des principales unités. Partant du Caire mais aussi de l'oasis de Koufra ou de celle de Siwa, les patrouilles motorisées des « Scorpions du désert » sillonnent le Sud-libyen pour faire du « roadwatch » sur les principaux axes empruntés par les colonnes italo-allemandes – et ainsi connaître l'ordre de bataille de l'adversaire – mais aussi pour amener sur zone, en toute discrétion, des agents secrets, des équipes de démolition des forces spéciales, etc. Ce *Lybian Desert Taxi Service* est peu valorisant mais nécessaire et les Néozélandais, Sud-africains et Anglais du *LRDG* deviennent alors un maillon

▼ À Tobrouk, les Australiens sont remplacés par des troupes de diverses nationalités. Ici, des fusiliers de la Brigade polonaise indépendante des Carpates débarquent à Alexandrie pour rejoindre ensuite la forteresse assiégée. Droits réservés

▲ Officiellement neutres, mais l'étant dans la réalité de moins en moins, les *USA* commencent leur livraison de matériels de guerre à la *8th Army*. Leur char léger M3 connaîtra ainsi son baptême du feu en Afrique du Nord. Archives Caraktère

essentiel du renseignement britannique. Il faut dire qu'ils sont bien rares les hommes à avoir traversé les vastes étendues hostiles de la dépression de Qattara, du désert du Kalansho ou de la grande « Mer de sable » !

En août et septembre, un problème particulier va se poser à Auchinleck sur une tout autre question : le gouvernement australien exige le retrait de ses 10 000 soldats assiégés dans Tobrouk. Le général cherche à négocier, mais la résolution de Canberra est sans appel ; il faut dire que l'Armée britannique a bien mal traité son alliée : alors qu'elle avait promis que les troupes australiennes envoyées au Moyen-Orient seraient engagées côte à côte au sein d'un corps d'armée national, les trois divisions ont été éparpillées sur l'ensemble du théâtre d'opérations. Aussi, à l'heure où la Marine japonaise menace plus que jamais l'Asie du Sud-Est, l'Australie cherche à récupérer ses meilleures formations… qui combattent à l'autre bout du globe ! Pour cela, la *Royal Navy* organise un ambitieux système de navettes pour évacuer vers Alexandrie les quelque 10 000 *Aussies* encore valides après 5 mois de siège et les remplacer par des troupes fraîches. La relève commence le 21 août et il faudra 7 convois (un par jour jusqu'au 28 août) pour transporter la *Polish Independent Carpathian Brigade* dans l'enclave fortifiée. Fin septembre, la plus grande partie des unités australienne a quitté Tobrouk, mais il restera une brigade jusqu'en octobre ; et même encore quelques compagnies – envoyées dans un secteur calme – jusqu'à la levée du siège. Malgré ce lourd dispositif naval, la *Royal Navy* s'en sort avec les honneurs : elle ne déplorera aucune perte et réussira à assurer en parallèle le ravitaillement de Tobrouk, soit la livraison de 2 100 tonnes de matériels rien qu'en septembre. ■

La presse du désert

Coupés du *Reich* par la Méditerranée, isolés sur ce front mouvant qu'est le Nord libyen, les soldats du *DAK* ne doivent pas rester trop longtemps sans propagande. Aussi, parmi les premières unités débarquées en février-mars 1941 à Tripoli se trouve une équipe de dix hommes du service de propagande de la *Wehrmacht*. Leur mission est de créer de toutes pièces un journal spécifique aux troupes de l'*Afrika-Korps*. Quelques semaines plus tard, *Die Oase* (« l'Oasis ») sort des presses. Les bureaux de la rédaction et les rotatives sont situés à Tripoli, puis bientôt à Benghazi pour être plus proches du front.

Die Oase est un hebdomadaire imprimé sur du papier journal classique. On y trouve des nouvelles du pays et des autres fronts sur lesquels sont engagées les forces allemandes, ainsi que des rapports et des histoires vécues sur le théâtre d'opérations nord-africain. Le succès est au rendez-vous auprès de la troupe qui s'arrache les exemplaires distribués par la *Feldpost*. Unique lien ténu avec l'arrière dans bien des cas, *Die Oase* a un effet si bénéfique sur le moral des hommes que l'équipe rédactionnelle passe bientôt à la taille d'une compagnie. Outre cette publication « professionnelle », les unités du *DAK* ont souvent des « journaux de tranchées » ronéotypés, édités à l'échelle divisionnaire ou régimentaire et diffusant divers conseils et informations militaires purement locales. À partir de 1942, les hommes de la *Luftwaffe* pourront lire *Adler von Hellas* (« L'aigle de Grèce »), un magazine de 20 pages richement illustré et diffusé sur tout le pourtour méditerranéen.

Les Britanniques sont plus chichement dotés, mais les « rats de Tobrouk » trouveront somme toute les moyens de bricoler artisanalement le *Tobruk Truth*, un quotidien reprenant les informations entendues à la radio.

En septembre 1941, le front africain n'évolue pas beaucoup. À l'est, les coups de main et les patrouilles de reconnaissance se succèdent, menant parfois à la capture de matériels ennemis : ici, des soldats de l'Axe ont mis la main sur un véhicule sud-africain …

Pendant ce temps, Rommel masse son artillerie lourde face à Tobrouk pour asphyxier sa garnison : canons français Grande Puissance Filloux de 155 mm (15.5 cm K 418(f) dans sa désignation allemande), *cannone da 88/55* (version italienne du Flak-18 allemand) utilisés en tir courbe, ou obusiers 15cm sFH 18 matraquent nuit et jour la forteresse encerclée.
US Nara et Archives Caraktère

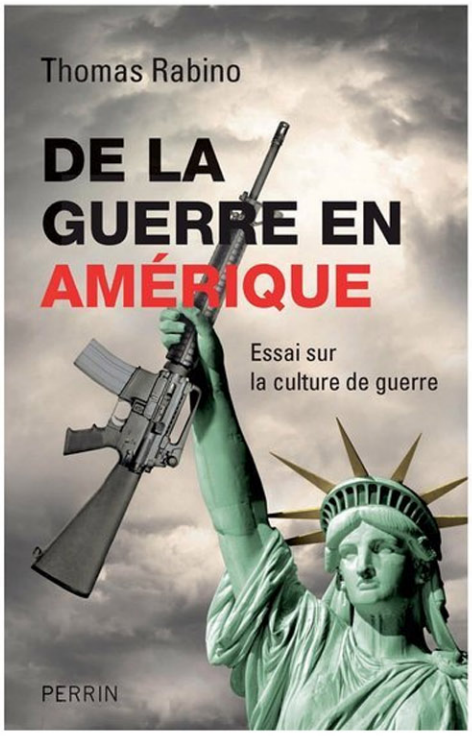
Retrouvez les images vidéo des combats dans les films d'actualité de l'époque sur notre site Internet : www.batailles-blindes.com

Autour de Tobrouk

DE LA GUERRE EN AMÉRIQUE

ESSAI SUR LA CULTURE DE GUERRE

De **Thomas Rabino**



La guerre d'Irak lancée officiellement le 19 mars 2003 ne peut être qualifiée de succès militaire pour les forces américaines. Selon le postulat de la guérilla, l'absence de victoire d'une Armée conventionnelle consacre même une défaite. Comment les puissantes troupes de l'« Oncle Sam » ont-elles pu, après avoir rapidement renversé le régime de Saddam Hussein, s'enliser en « Ancienne Mésopotamie » et enregistrer un nouveau revers, le plus important de l'après-Vietnam ?

Dans le livre « somme » qu'est *De la guerre en Amérique*, l'historien Thomas Rabino s'emploie aussi à répondre à cette question en conduisant une réflexion originale qui ne se contente pas de fournir des arguments militaires et stratégiques, au demeurant bien présents. Pour lui, le cœur du problème se situe en premier lieu au niveau sociétal, aux États-Unis mêmes, d'où une approche qui se veut large, riche en parallèles historiques et centrée sur la thématique de « culture de guerre », qui reprend et adapte le concept forgé par Stéphane Audouin-Rouzeau, éminent spécialiste de la Grande Guerre.

Première puissance mondiale, les États-Unis se sont construits sur la guerre, comme la plupart des nations. Des nuances doivent pourtant être apportées : instrument essentiel de la gouvernance planétaire, l'inédite suprématie militaire américaine dépend de l'adhésion de sa population à des projets guerriers. Or, en raison de son histoire, cette même population rejette par principe les guerres de conquête, parées pour l'occasion d'oripeaux humanitaires, sur fond de messianisme américain pluriséculaire. D'où l'enjeu que représente une culture de guerre, née des conflits passés, formatant le climat des nouvelles confrontations dont elle se nourrit. Néanmoins, cette suprématie militaire n'empêche pas de terribles échecs, que diagnostique Thomas Rabino. Sa démonstration s'articule suivant quatre grands axes et autant de chapitres :

- Le chapitre premier, « *Nouvelle Union sacrée, nouvelle guerres* », décortique les mécanismes de l'entrée en guerre et la construction d'un consensus belliciste dans les États-Unis post-11 septembre. L'auteur replace les effets psychologiques du « Mardi Noir » dans la longue durée, et convoque la mémoire du *Lusitania*, de Pearl Harbor ou du croiseur *Maddox*, déclencheur officiel de la guerre du Vietnam, sans pour autant oublier les nombreuses spécificités du moment. Statistiques et sondages à l'appui, il montre aussi comment se déclenche un phénomène d'« union sacrée », qui voit les pouvoirs politiques et médiatiques se ranger derrière l'exécutif et embrigader l'opinion, victime de réflexes ancrés dans son patrimoine national et de *stimuli* divers, destinés à canaliser ses sentiments vers la solution guerrière. Commémorations véhiculant des mythes nationaux et reconstruisant l'histoire, encouragement législatif et commercial de manifestations patriotiques et nationalistes deviennent un moyen de la course à la guerre. Sa cible, ici, fut l'Irak : Rabino rappelle que la Première guerre du Golfe, en 1991, ne s'est jamais vraiment arrêtée, puisque d'incessants bombardements anglo-américains (et français jusqu'en 1996) ont rongé les défenses irakiennes qui subsistaient, sur fond de tensions pétrolières entre Saddam et les Etats-Unis, parvenus à contrôler une large partie de la production irakienne grâce au programme « Pétrole contre nourriture ».

- Le deuxième chapitre, « *Perspectives de chaos* », explique comment le préalable indispensable à toute entrée en guerre (la caractérisation d'un ennemi mortel et la menace qu'exerce celui-ci), influe sur le mental de la population, mais aussi des soldats qui en sont extraits, et donc, sur les opérations militaires. Classiques sur la forme, les moyens propagandistes dont a usé l'administration Bush et ses alliés ont considérablement évolué sur la forme, profitant d'alliances formelles ou tacites avec les géants du capitalisme américain et de la modernité des nouveaux médias, au point, par exemple, de faire oublier un des plus gros scandales de la guerre de 1991 que fut le recours aux munitions à l'uranium appauvri : pourtant, il semblait clair, à l'époque, que l'invasion de l'Irak nécessiterait une nouvelle fois d'employer cet armement très controversé, responsable du fameux « syndrome de la guerre du Golfe » et de victimes « collatérales » chez les civils irakiens. C'est qu'à l'époque, toute opinion susceptible de contrecarrer les objectifs guerriers de l'administration Bush était vouée aux gémonies. Dans ce contexte, la militarisation de la société tout entière (biens de consommation, musique de variété, sport), facilitée par la présence d'une impressionnante proportion de vétérans dans les rouages du pouvoir, musèle toute forme de critique, impose la guerre comme une solution incontournable, mais également bénéfique aux États-Unis et au monde. Au même moment, l'attention réservée à la jeunesse américaine, à travers l'enseignement et ses divertissements (jeux vidéo produits et soutenus par le Pentagone) permet de préparer les prochains conflits.

- Le troisième chapitre, « *D'une guerre esthétisée à la réalité des combats* », montre le décalage qui existe entre la présentation officielle d'une guerre « hollywoodienne », abondamment filmée et mise en scène, et le choc des armes. En dépit de son efficacité, la stratégie employée par l'état-major américain, qu'il s'agisse de la doctrine de bombardement « Choc et Stupeur » ou des « colonnes infernales », donnait, par sa violence, le ton d'une occupation sanglante. En amont, la formation technique et idéologique des soldats n'est pas ignorée. En s'appuyant sur un énorme corpus de documents militaires et des témoignages de *GIs*, Thomas Rabino souligne l'impréparation politique et militaire de la présence américaine en Irak, révélant d'incroyables carences dans la première armée du monde. D'où une désagrégation du moral combattant, associée à une escalade de la violence. Enfin, l'historien s'attarde sur les originalités du contexte : si le nombre de photos prises par des soldats augmente au fil des guerres, la Seconde guerre du Golfe a vu pour la première fois des militaires parcourir le champ de bataille, bardés d'appareils numériques dont le contenu, une vision brute de la guerre, put déferler vers le monde entier grâce aux bornes internet installées dans les bases américaines. Lorsque la hiérarchie tenta de museler cette source inédite, la population américaine, plus sensible qu'autrefois aux pertes de son camp, avait déjà basculé dans l'opposition à la guerre.
- Le chapitre final, « *La culture de guerre en reflux* », expose la montée d'une opinion opposée au conflit, irriguée par des journalistes soucieux de se faire pardonner leur suivisme d'avant-guerre, par des artistes, des hommes politiques, des institutions et des citoyens anonymes. Cyclique et consubstantielle aux guerres « injustes », cette vague a indéniablement profité à Barack Obama, dont Thomas Rabino détaille les mesures *a priori* marquantes, pour mieux en relativiser l'impact face à une culture de guerre profondément ancrée dans la société américaine.

De la guerre en Amérique donne les clés pour comprendre au mieux la décennie écoulée, à la lueur des cycles historiques propres à l'histoire américaine. Le lecteur retrouve ainsi dans les États-Unis d'aujourd'hui l'archaïsme de mécanismes caractéristiques des sociétés en guerre des XIX[e] et XX[e] siècles, portées par des moyens « *high tech* ». S'éloignant du temps court de l'actualité au profit de la longue durée, Rabino démontre combien les guerres, si fréquentes outre-Atlantique (un déploiement tous les quatre ans depuis l'indépendance des États-Unis !), bouleversent la civilisation et laissent des traces sur lesquelles marchent les artisans de nouveaux conflits. Or, ces bouleversements sont toujours retranscrits sur les théâtres d'opérations : la volonté d'associer, au mépris de la vérité, l'Irak de Saddam Hussein aux attentats du 11 septembre, a généré chez les soldats de l'opération « Iraqi Freedom » une soif de vengeance qui tranche avec le discours relatif à la « guerre de libération » vendue par l'administration Bush. Pour nous en convaincre, Thomas Rabino rappelle la vieille tradition « tankiste » consistant, pour les équipages des chars, à inscrire des messages sur les canons ou le blindage de leurs véhicules : ici, certains promettent un « cauchemar » à Bagdad, d'autres baptisent leur tanks « *Baby Bertha* » ; sur les missiles, dans la droite ligne du « *One for Coventry* » tiré par les troupes anglaises courant 1942 (en souvenir des bombardements nazis qui dévastèrent la ville anglaise), des *GIs* écrivent « *T'emmerde ma famille, on va détruire ton pays* »… Comme autrefois, la haine ne demande qu'à s'exprimer, après avoir été attisée au niveau sociétal, sur fond d'accoutumance généralisée à la violence grâce à des supports tels que la télévision, le cinéma ou les jeux vidéo, dans lesquels l'Armée s'implique plus que jamais.

De la guerre en Amérique décortique un système culturel, édifié de façon formelle par une alliance d'acteurs politiques, médiatiques et économiques, sur un modèle d'une efficacité rarement atteinte. Ses victimes, qu'il s'agisse de la population américaine ou des peuples pris sous le feu de plus en plus illégitime de l'« Oncle Sam », sont ainsi préparées à s'affronter, armes à la main. Les États-Unis se caractérisant, aussi, par leur gigantisme, on ne s'étonnera pas que la culture de guerre y ait pris une dimension totale, voire totalitaire par certains aspects. La rigueur de l'analyse, la masse des documents utilisés et le foisonnement des informations font de ce livre un ouvrage qui se devrait se distinguer des autres titres que l'on ne manquera pas de voir envahir les librairies à l'occasion des dix ans du 11 septembre ! ■

De la guerre en Amérique.
Essai sur la culture de guerre
De Thomas Rabino
Perrin, 535 pp. 24 €
ISBN : 978-2-262-03408-5

BATAILLES & BLINDÉS

Anciens numéros ▶

Retrouvez les sommaires détaillés sur notre site :

www.caraktere.com

N°40
- ***SKIJÄGER***
- *La schwere Panzer-Abteilung 503*
- « Ubicumque et Semper », *Autobatterie da 102/35*
- Échec dans les Ardennes
- Le Blindorama : La genèse de la force blindée bulgare
- ...

N°41
- **WITTMANN À KOURSK**
- La bataille d'Hannut
- Échec dans les Ardennes
- Guerre du Golfe, la bataille des cent heures
- Super Pershing *versus* Tiger II
- ...

N°42
- **NASHORN AU COMBAT**
- Tiger
- Patton à Saint-Mihiel
- Hasso Eccard von Manteuffel
- Chroniques africaines, Avril - Mai 1941
- Le Blindorama, La Croatie, 1941 - 1945

N°43
- **LA « PANZER-LEHR » EN NORMANDIE**
- Des chars dans la jungle
- *Panzer-Brigaden* contre *Combat Commands*
- Les évadés, ou l'incroyable destin de deux B1bis.
- ...

	France	UE, Suisse, DOM-TOM	Autres	Quantité	TOTAL
Abonnements :					
Abonnemment d'un an à **Batailles & Blindés**, soit 6 numéros, à partir du n°45 inclus	35.00 €	40.00 €	45.00 €	x_____ =	
Abonnemment de deux ans à **Batailles & Blindés**, soit 12 numéros, à partir du n°45 inclus	65.00 €	75.00 €	85.00 €	x_____ =	
Hors-séries :					
B&B hors-série n°2 : Opération Daguet (réf.74)	12.90 €	16.50 €	20.00 €	x_____ =	
B&B hors-série n°3 : L'épopée du 6e GRDI (réf.75)	12.90 €	16.50 €	20.00 €	x_____ =	
B&B hors-série n°6 : Afrika-Korps / Tome 1 (réf.78)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x_____ =	
B&B hors-série n°8 : Afrika-Korps / Tome 2 (réf.80)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x_____ =	
B&B hors-série n°12 : Barbarossa / Tome 2 (réf.143)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x_____ =	
B&B hors-série n°13 : Panther au combat (réf.155)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x_____ =	
B&B hors-série n°14 : Tiger-Abteilungen ! Tome I (réf.167)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x_____ =	
B&B hors-série n°15 : Guderian (réf.185)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x_____ =	
B&B hors-série n°16 : Tiger-Abteilungen ! Tome II (réf.276)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x_____ =	
Anciens numéros :					
B&B n°11 : Combats de chars en Lorraine (réf.11)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°13 : Normandie 44 vue par von Lüttwitz (réf.13)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°15 : Combats de chars en Lorraine 2 (réf.15)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°16 : Saga d'un « Wikinger » sur l'Ostfront (réf.16)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°17 : Destins croisés en Normandie (réf.17)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°22 : Leclerc : « se commander soi-même » (réf.22)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°27 : Dans l'enfer de la Roer (réf.27)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°30 : Dossier Ferdinand / Elefant (réf.30)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°33 : La Campagne de Tunisie (réf.127)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°34 : Les chars du *Heyl Shirion* (réf.134)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°35 : *SS-Panzer-Division* « Wiking » (réf.140)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°36 : Dans l'enfer du bocage (réf.145)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°37 : Le *SS-Panzer-Korps* à Kharkov (réf.153)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°38 : Les imposteurs de Skorzeny (réf.158)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°39 : *Panzerschreck* (réf.162)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°40 : *Skijäger* (réf.172)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°41 : Wittmann à Koursk (réf.181)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°42 : Nashorn au combat (réf.182)		8.00 €		x_____ =	
B&B n°43 : La « Panzer-Lehr » face au débarquement (réf.243)		8.00 €		x_____ =	
TOTAL :					

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
3120 route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence
FRANCE

Commandez les anciens numéros de *Batailles & Blindés* et de nos autres publications, consultez également les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site :

www.caraktere.com

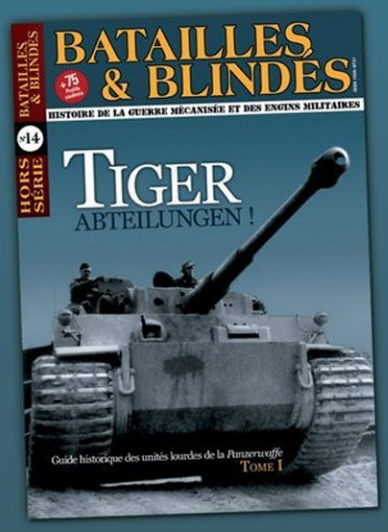
Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours. Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
.....
Pays : .....
E-mail : .....

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift ☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :
Numéro: .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel : .....
(3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.



TIGER ABTEILUNGEN

HORS-SÉRIE N°14

Guide historique des unités lourdes de la *Panzerwaffe*

TOME I

Plutôt qu'une analyse technique du *Panzer VI Ausf. E* Tiger, avec ce nouveau numéro hors-série de *Batailles & Blindés* de plus de 120 pages, nous souhaitons vous proposer un point d'étape complet dans l'étude des unités équipées de Tiger, les célèbres *schwere Panzer-Abteilungen*. Le premier tome couvrira l'historique de la *schwere Panzer-Abteilung 501*, qui opérera en Tunisie puis sur l'*Ostfront*, jusqu'à la *508*, qui combattra en Italie. Chacune aura ainsi droit à un historique assorti de données statistiques (nombre de chars détruits, as et personnalités, décorations, insignes, organigrammes détaillés, etc.), suivi d'un album photos, incluant des clichés inédits, et de nombreux profils en couleurs présentant les différents types de camouflages et de marquages tactiques en fonction des campagnes et des époques.

Notre volonté est simple mais ambitieuse : vous proposer une documentation de référence en français, tout en mettant l'accent sur l'iconographie !

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE ET DISPONIBLE SUR NOTRE SITE WWW.CARAKTERE.COM

HORS-SÉRIE N°16

Ce second tome du guide historique des unités lourdes de la *Panzerwaffe* passe en revue les troupes des *Waffen-SS* ainsi que les unités de chasseurs de chars équipées de *Jagdtiger* et de *Jagdpanther*. C'est ainsi que sont étudiées les *schwere Panzer-Abteilungen 509, 510,* « Großdeutschland » et « Kummersdorf » ; sont aussi au programme les *SS-Tiger-Abteilungen 101, 102* et *103* qui se sont battues sur l'*Ostfront* ainsi qu'à l'Ouest, notamment en Normandie et dans les Ardennes pour la première. Concernant les *Jagdpanzer*, nous vous proposons de suivre le parcours des *schwere Panzerjäger-Abteilungen 512, 653* et *654*, dont une partie des cadres et des équipages était issue des bataillons de Tiger, ce qui rend leur histoire indissociable de celle des *Tiger-Abteilungen*.

Suite du premier volume, ce guide historique en reprend la structure, avec une partie consacrée à chaque unité. Les textes sont accompagnés de données statistiques et illustrés de nombreuses photographies d'archive et de profils, dont des planches « quatre vues ». Insignes et systèmes de numérotation tactique ne sont pas oubliés !

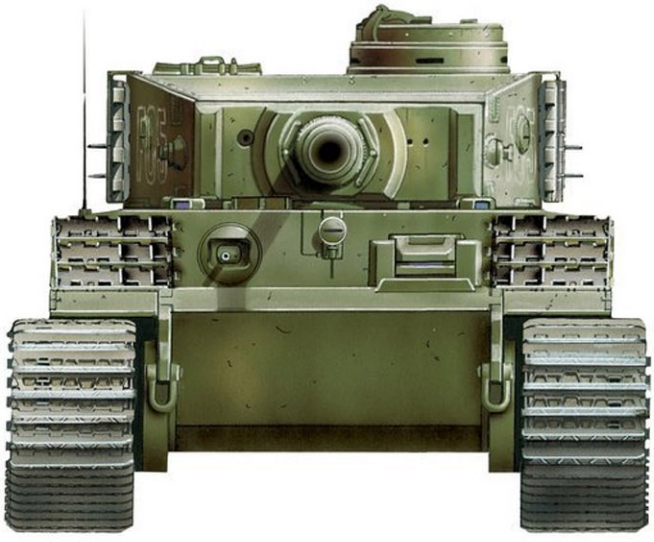
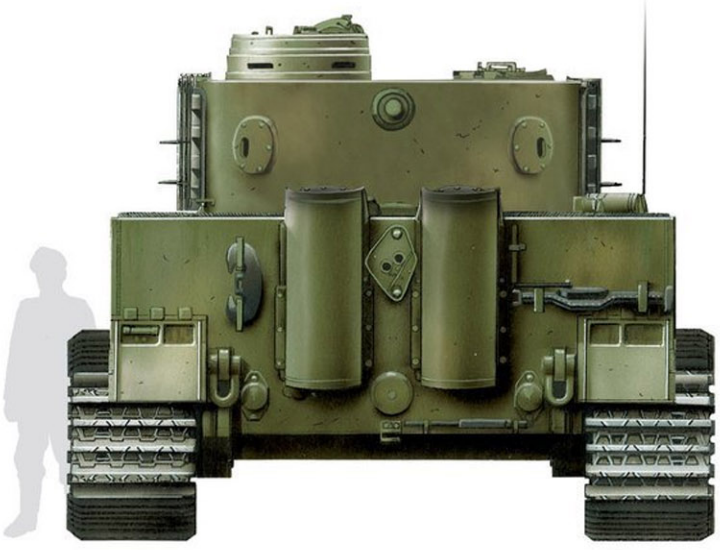
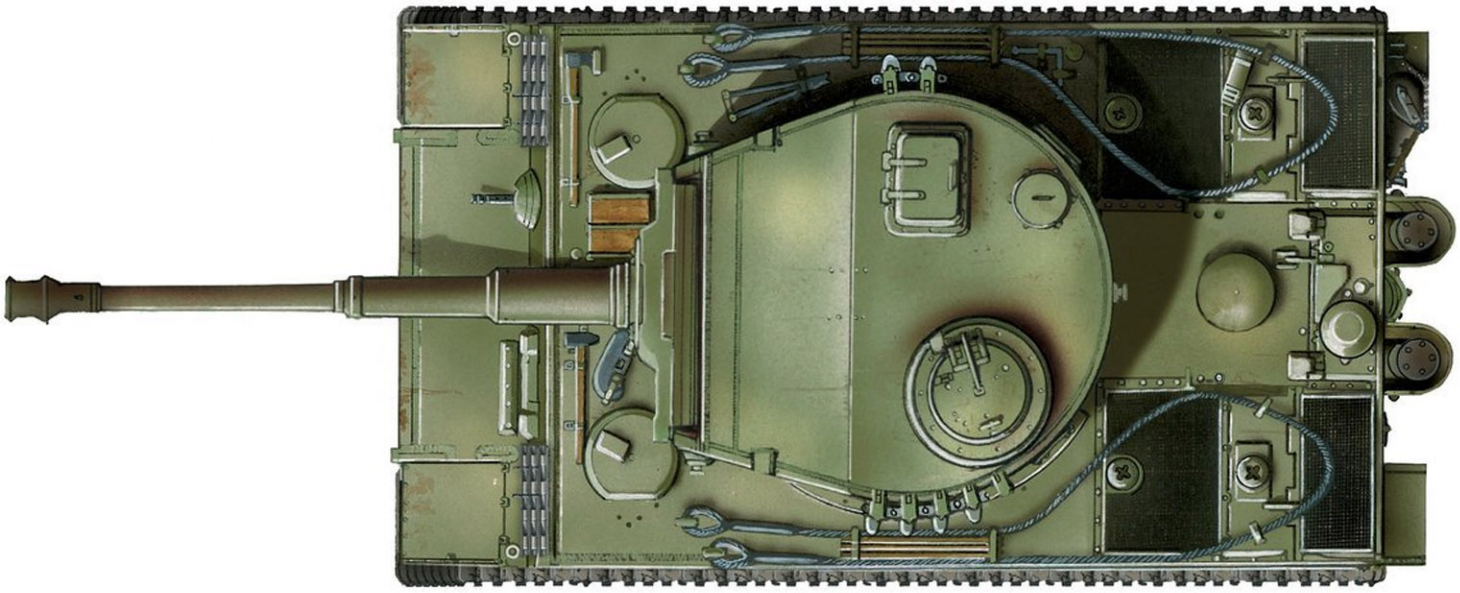
TIGER ABTEILUNGEN !

Guide historique des unités lourdes de la *Panzerwaffe*

TOME II

TIGER

« LA BÊTE DE GUERRE »

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2011

Tiger I « F05 »
Kampfgruppe « Schulze »
Panzer-Lehr-Division
secteur de Bückeburg, Allemagne, avril 1945